VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 151)
z dnia 6 grudnia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 151)

6 grudnia 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Jerzego Polaczka (PiS),** zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz autorów studium wykonalności KDP na temat przeglądu projektu budowy Kolei Dużych Prędkości;

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Rozwoju i Finansów na temat wykorzystania partnerstwa innowacyjnego w rozwoju krajowej produkcji na potrzeby transportu kolejowego, w kontekście przygotowań do budowy Kolei Dużych Prędkości.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Aleksander Wołowiec** menedżer Programu Luxtorpeda 2.0 Polskiego Funduszu Rozwoju, **Kamil Jarosławski** referendarz w Departamencie Innowacji Ministerstwa Rozwoju, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Marcin Karasiński** dyrektor projektu ds. strategicznych projektów w PKP Intercity SA wraz ze współpracownikami, **Radosław Celiński** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Krzysztof Celiński** dyrektor Działu Mobility w Siemens, **Krzysztof Zgorzelski** prezes zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o., **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes Fundacji ProKolej, **Tomasz Prejs** dyrektor zarządzający Stadler Polska wraz ze współpracownikami, **prof. dr hab. inż. Marek Sitarz** kierownik Katedry Transportu Szynowego w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej, **Przemysław Wróbel** doradca dyrektora w Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Rafał Polaczek** dyrektor zarządzający w Blue Ocean Business Consulting, **Mateusz Izydorek vel Zydorek** rzecznik portalu Nakolei.pl, **Andrzej Żurkowski** dyrektor Instytutu Kolejnictwa wraz ze współpracownikami, **Marcel Klinowski** sekretarz zarządu Stowarzyszenia „Republikanie".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Miał przyjść Mikołaj i nie przyszedł, wobec tego otwieram posiedzenie Komisji. Dzień dobry państwu, w imieniu sejmowej Komisji Infrastruktury witam państwa bardzo serdecznie. Dzisiaj w porządku dziennym mamy informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz autorów studium wykonalności KDP na temat przeglądu projektu budowy Kolei Dużych Prędkości oraz w punkcie drugim informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Rozwoju i Finansów na temat wykorzystania partnerstwa innowacyjnego w rozwoju krajowej produkcji na potrzeby transportu kolejowego, w kontekście przygotowań do budowy Kolei Dużych Prędkości.

Czy do porządku obrad są jakieś uwagi? Nie ma. Zatem muszę teraz przywitać bardzo ważnych ludzi. Jest pan minister Andrzej Bittel. Witamy serdecznie. Jest pan Aleksander Wołowiec menedżer Luxtorpedy. Jest pan? O, świetnie, dobrze. Jest pan Ignacy Góra? Witamy pana prezesa. Pan Tomasz Emiljan? Dzień dobry. Pozostali państwo przedstawią się w trakcie dyskusji. Radosław Celiński? To jest wina pana ministra Polaczka, bo nie

podkreślił, kogo mam przywitać. Zatem pan Radosław Celiński. Bardzo przepraszam, ale są mikołajki, atmosfera jest świąteczna.

Teraz przystępujemy do realizacji porządku obrad. Czy panie i panowie posłowie mają uwagi do porządku obrad? Dziękuję bardzo. Nie ma uwag. Mamy taką zgodną propozycję, co się bardzo często zdarza w tej sytuacji, jaka jest, żebyśmy wyczerpali dwa punkty, jak to się mówi, prezentacji. Później będzie dyskusja dotycząca dwóch punktów. Bardzo proszę o przyjęcie takiego porządku obrad. Super, dziękuję bardzo. Wobec powyższego przyjęliśmy porządek obrad. Przywitaliśmy gości. Jesteśmy więc zobowiązani oddać głos panu Andrzejowi Bittelowi podsekretarzowi stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Witam uprzejmie, dziękuję bardzo. Pozwolę sobie w telegraficznym skrócie przybliżyć problematykę dotyczącą punktu pierwszego. W drugim będziemy improwizować w ramach najnowszego uzgodnienia.

Szanowni państwo, w dniu 19 grudnia 2008 r. przyjęta została uchwała Rady Ministrów, strategia ponadregionalna pn. „Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce". Program ten stał się podstawą do rozpoczęcia w 2010 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA prac nad studium wykonalności dla budowy linii dużych prędkości. Biorąc pod uwagę już zakończoną modernizację linii kolejowej Warszawa–Trójmiasto oraz możliwość istotnego polepszenia parametrów w Centralnej Magistrali Kolejowej z Warszawy do Krakowa i Katowic, przyjęto wspólny przebieg tras Warszawa–Poznań i Warszawa–Wrocław na możliwie najdłuższym odcinku z obsługą Łodzi i rozgałęzieniem w rejonie Kalisza. Mówimy o tzw. „Y".

W grudniu 2011 r., decyzją ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, przesunięto realizację budowy kolei dużych prędkości w Polsce do 2030 r. Podjęte rozstrzygnięcie zostało potwierdzone w zapisach strategii rozwoju transportu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, gdzie wskazano na konieczność podjęcia ostatecznych decyzji, związanych z ewentualną budową systemu kolei dużych prędkości, uzupełnionego o „Y", do roku 2020. Niemniej rozpoczęte w 2010 r. prace studialne były kontynuowane. Zrealizowane przez PKP PLK do końca 2013 r. studium wykonalności było głównym opracowaniem przygotowanym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, nazywało się ono „Analiza rozwoju kierunków sieci kolejowej w Polsce, z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych". W ramach przedmiotowego projektu w listopadzie 2015 r. zakończono realizację wstępnego studium wykonalności dla przedłużenia linii dużych prędkości Warszawa–Łódź–Poznań–Wrocław – do granicy z Niemcami w kierunku Berlina oraz do granicy z Republiką Czeską w kierunku Pragi.

W grudniu 2015 r. zakończono realizację umowy na opracowanie studium wykonalności dla przystosowania łódzkiego węzła kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu. W maju 2016 r. zakończono realizację umowy na opracowanie studium wykonalności dla przystosowania wrocławskiego węzła kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu. Umowy zakończono bez uzyskania, w ramach studium wykonalności, decyzji środowiskowej dotyczącej tego przedsięwzięcia, ze stosowną obniżką wynagrodzenia dla wykonawcy. W lipcu 2016 r. zakończono realizację umowy na opracowanie studium wykonalności dla przystosowania poznańskiego węzła kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu.

Jak państwo pamiętacie, w połowie czerwca była zorganizowana konferencja przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Omawiana była problematyka kolei dużych prędkości w Polsce. Konferencja ta spotkała się z dobrym odbiorem społecznym, dużym zainteresowaniem branży. Była płaszczyzną do wymiany poglądów na temat tego, czy, jak i kiedy kolej dużych prędkości realizować.Wnioskiem z tej konferencji i pewnie wnioskiem nas wszystkich jest to, że decyzja o przystąpieniu do realizacji projektu KDP powinna się opierać na rzetelnych analizach, wynikach prac studialnych, przy uwzględnieniu możliwości finansowych państwa, a decyzja taka powinna zapaść z uwzględnie-

niem kontekstu funkcjonowania systemu transportowego kraju, tj. zrównoważonego i synergicznego rozwoju wszystkich gałęzi transportu, ze szczególnym uwzględnieniem ich intermodalności.

Trzeba powiedzieć, że w związku z tym, że 7 listopada br. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej", którego istotnym elementem jest oczywista sprawa dobrego powiązania CPK z całą Polską, z dużym naciskiem na system kolejowy, to można powiedzieć, że jesteśmy o wiele bliżej budowy kolei dużych prędkości. Założone w koncepcji parametry związane z obsługą Centralnego Portu Komunikacyjnego, czyli przede wszystkim 2 godziny, w ramach izochrony 120 minut, pokazują, że prędkość, która powinna być założona do realizacji takiej obsługi, jest w okolicach 200–250 km/h. Książkowa definicja mówi, że powyżej 200 km/h mamy już kolej dużych prędkości. Z takim zastrzeżeniem.

Oczywiście dokumenty, które opracowywało PKP PLK, były osadzone na założeniach dotyczących wyższej prędkości. Jeśli mnie pamięć nie zawodzi – 350 km/h. To dobrze, bo większa prędkość oznacza, że można też pojechać z mniejszą prędkością, z całą pewnością.

Trzeba też powiedzieć, że w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz w PKP PLK podjęliśmy prace legislacyjne związane z wprowadzeniem regulacji dla prędkości 250 km/h. W tej chwili mamy przepisy techniczno-budowlane, umożliwiające kursowanie z prędkością do 200 km/h. Teraz potrzebna jest możliwość wprowadzenia przepisów, pozwalających na kursowanie z wyższą prędkością. Dlaczego 250 km/h? To ostateczna, graniczna prędkość, która może funkcjonować w ramach 3 kV, tak zupełnie na granicy. Powyżej tej prędkości powinniśmy co do zasady myśleć o zmianie systemu zasilania. Co za tym idzie – w dobie nowej infrastruktury, w jakiejś nowej strukturze organizacyjnej, bo przecież PKP Energetyka wyszło z grupy PKP na skutek prywatyzacji.

Trzeba też powiedzieć, że Krajowy Program Kolejowy – tutaj nie muszę mówić, ile, dlaczego i jak prowadzimy – osadza się do prędkości, co do zasady, 160 km/h, ale trwa analiza możliwości podniesienia prędkości kursowania pociągów na liniach kolejowych do 200 km/h. Proces ten się toczy. PKP PLK stara się co do zasady, przy realizowanych przedsięwzięciach, geometrycznie zapewnić możliwość stworzenia warunków do podniesienia prędkości do 200 km/h.

Nie wiem, czy mówić o możliwych źródłach finansowania, ponieważ zanim zapadnie ta decyzja, to…

Głosy z sali:

Mówić.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Trzeba powiedzieć. Możliwych źródeł finansowania zidentyfikowanych jest kilka. Oczywiście jest to budżet państwa, który musiałby – mówię o szacunkowych kwotach w zakresie „Y" – sfinansować 40 000 000 tys. zł. To jest dość pokaźna suma. Oczywiście, tych 40 000 000 tys. zł jest w rozumieniu całości. Pan prezes Celiński jest prezesem ds. spraw finansowych i szepcze 23 000 000 tys. zł, ale 23 000 000 tys. zł to sam „Y". Natomiast 40 000 000 tys. zł to również Wrocław, Praga, Poznań, Berlin. Mówimy więc o takiej kwocie. W rozumieniu idei „Y"nie musimy się chyba przekonywać o wyjściu na zagranicę południowo-zachodnią. Myślę, że trzeba by było też, modernizując strategię w tym zakresie, myśleć o wyjściu na północny-wschód, np. w ramach korytarza Rail Baltica – to jest już 40 000 000 tys. zł. Oczywiście można myśleć o finansowaniu w różny sposób. Najprostszy, ale najtrudniejszy to budżet państwa. Potem mamy możliwość korzystania z partnerstwa publiczno-prywatnego oraz ewentualnie aplikowania o środki europejskie np. w ramach instrumentu „Łącząc Europę", Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych oraz, jeśli udałoby wynegocjować taki mechanizm, to w ramach POIiŚ.

Osobiście powiem, że na dzień dzisiejszy nie jestem już przekonany do idei „Y" w takim znaczeniu. Zakładając realizację Centralnego Portu Komuikacyjnego, musimy spowodować, aby mógł on być obsłużony przy pomocy kolei dużych prędkości w trochę

innym kształcie. Założenie jest jest bowiem takie, że Centralny Port Komunikacyjny, ale też Warszawa i Łódź – trzeba to w jakimś aspekcie rozpatrywać łącznie – muszą być połączone z całym krajem, cały kraj musi być z tym obszarem połączony. Oznacza to, że mamy tu taką sieć, która powinna mieć odrobinę inny kształt, nie „Y", tylko bogatszy, może gwiazdka, skoro jesteśmy przy świętach, można go nazwać gwiazdką. Koncepcja posługuje się nazwą piasta i szprychy. To też oddaje to, o czym mówimy.

Jeśliby pan przewodniczący, Wysokie Prezydium i państwo posłowie pozwolili, to teraz oddałbym na chwilę głos reprezentantom PKP Polskie Linie Kolejowe. Być może powiedzieliby jeszcze kilka zdań uzupełnienia w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak jest. Pan jest gospodarzem tego czasu, więc proszę prosić o inne wypowiedzi i wyznaczać.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Pan prezes bądź asystent, bardzo proszę.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Radosław Celiński:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, PKP Polskie Linie Kolejowe, jak już wspomniał pan minister, wykonywały studium wykonalności. Trzeba wspomnieć o kwotach, które się pojawiają. Otóż, oprócz nakładów inwestycyjnych, związanych z „Y", który pozwalałby jeździć z prędkością 350 km/h, mówimy o całkowicie nowej infrastrukturze. Koszt utrzymania „Y", a to niespełna 500 km, to ćwierć miliarda złotych rocznie. Dzisiaj PKP Polskie Linie Kolejowe wydają na utrzymanie ponad 18 tys. kilometrów linii kolejowych 5 500 000 tys. zł rocznie. Tutaj byłoby niespełna 500 km i mowimy o kwocie 250 000 tys. zł.

Przekazałbym w tej chwili głos panu dyrektorowi Michałowi Mokrzańskiemu, który w szczegółach zaprezentowałby wyniki studium.

Zastępca dyrektora w Biurze Strategii i Rozwoju w PKP Polskie Linie Kolejowe SA Michał Mokrzański:

Dzień dobry państwu. Michał Mokrzański, Biuro Strategii i Rozwoju PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Uzupełniając informacje przekazane przez pana ministra i przez pana prezesa, może na początek powiem o kwestiach technicznych, jakie przesądzenia daje studium wykonalności zakończone w październiku 2013 r. Jest to rozwiązanie w zakresie nowej infrastruktury kolejowej. Długość linii KDP to 484 km, prędkość konstrukcyjna, to – jak zostało wspomniane – 350 km/h. Układ zasilania trakcyjnego, prąd zmienny dwa razy 25 kV, w istniejących węzłach prąd stały, system sygnalizacji ERTMS/ETCS przy założeniu poziomu drugiego, standardy techniczne zgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności.

Autorzy studium wyliczyli też czasy dla podstawowych połączeń. Na odcinku Warszawa–Łódź jest to 35 minut, na odcinku Warszawa–Poznań jest to 1h 35 minut, na odcinku Warszawa–Wrocław 1h 40 minut.

Tak jak zostało wspomniane, ministerstwo i spółka pracują nad zmianami legislacyjnymi związanymi z umożliwieniem wprowadzenia ruchu pociągów z prędkością wyższą niż 200–250 km/h. Są prowadzone prace nad zmianą rozporządzenia nr 151 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. W spółce jest też przeprowadzana analiza, czy będzie potrzebna aktualizacja rozporządzenia ministra infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, jest to Dz.U. poz. 360.

Co istotne, pod kątem przebiegu sieci bazowej i korytarzy sieci bazowej TEN-T, to linia „Y" kolei dużych prędkości znajduje się w sieci bazowej pasażerskiej. Przedłużenie od Poznania w kierunku Berlina i od Wrocławia w kierunku Pragi jest to sieć kompleksowa TEN-T. Jeśli chodzi o połączenie Warszawa–Łódź–Poznań, to również zostało ono ujęte w korytarzu sieci bazowej TEN-T. Jeśli chodzi o obecny stan dokumentacji, to myślę, że zostało to w detalach wyjaśnione. Jako zamawiający, który przejął i odebrał dokumentację, powiem, że przeprowadzona została analiza, jakiej aktualizacja

wymaga dokumentacja, wytworzona w 2013 r., w przypadku decyzji o kontynuacji prac. Przede wszystkim trzeba uwzględnić możliwe zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym i weryfikację tego, czy wytyczony wówczas przebieg nie ingeruje w infrastrukturę liniową, chociażby drogową, która powstała od tego czasu, czy też w powstałą zabudowę.

Oczywiście wytyczony wówczas przebieg nie uwzględniał powstania Portu Solidarność, ponieważ decyzja w tym zakresie została podjęta 7 listopada tego roku. Na ścieżce krytycznej identyfikujemy, że są kwestie związane ze środowiskiem, ponieważ wymagają szerokich konsultacji. Uzyskanie decyzji środowiskowej będzie długotrwałe według naszych opinii. Prace te są tymi, którymi w przypadku podjęcia decyzji należałoby się zająć de facto równolegle z pracami związanymi z aktualizacją dokumentacji studialnej. Identyfikuję też oczywiście dalsze kroki, które są w dużej mierze klasyczne dla przeprowadzania procesu inwestycyjnego. Jednak muszą im towarzyszyć zmiany legislacyjne, w zależności od tego, czy będzie to prędkość 250 km/h – jeśli tak, to działania te zostały już podjęte. Jeśli wyższa, to wymagane jest podjęcie nowych działań.

Jeśli chodzi o kwestie związane z finansowaniem, to nie bez podstaw wspomniałem o sieci bazowej TEN-T, ponieważ pozwala to na ubieganie się o środki unijne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jesteśmy w trakcie dyskusji, ale zbieramy już głosy do dyskusji. Widzę, że pierwszy był pan poseł Król, potem pan poseł Żmijan.

Natomiast teraz, panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

To bardzo dobry moment, żeby dodać, że po przyjęciu przez rząd koncepcji, związanej z CPK, zwróciłem się z uprzejmą prośbą do PKP Polskich Linii Kolejowych. Mówiąc krótko: poleciłem rozpoczęcie prac, związanych z przygotowaniem obsługi portu, również w aspekcie połączeń kolejowych, tak abyśmy mogli proces, w którym trwają prace przygotowawcze związane z CPK, połączyć z procesami przygotowawczymi, związanymi z obsługą kolejową dla tego przedsięwzięcia.W sposób oczywisty łączy się to z koleją dużych prędkości, dotąd rozumianą w obrębach parametru do 250 km/h. Będziemy rozważali, czy warto pójść w wyższe prędkości, bo za infrastrukturą musi nadążyć tabor. To też trzeba sobie powiedzieć. Na ten moment można powiedzieć, że mamy tabor, który w przypadku pendolino mógłby być wykorzystywany na liniach o prędkości 250 km/h, bo z taką charakterystyką pojazd ten został kupiony. Jeździ teraz znacznie wolniej. Nie wykorzystuje w pełni swoich możliwości. Są to jednak uwarunkowania, które znamy wszyscy. Trzeba sobie, mówiąc potocznie, wyhodować tabor, który realizowałby tego typu przewozy i byłby produkowany w Polsce – to tak uzupełniając.

W tym momencie może bym płynnie przeszedł do tego, co sobie zaplanowałem, że chciałbym powiedzieć w punkcie drugim, skoro omawiamy te punkty wspólnie. Myślę, że reprezentanci Ministerstwa Finansów i Rozwoju uzupełniliby może z szerszego punktu widzenia.

Drugim tematem jest wykorzystanie partnerstwa innowacyjnego w rozwoju krajowej produkcji na potrzeby transportu kolejowego, również w kontekście kolei dużych prędkości. Trzeba powiedzieć, że partnerstwo innowacyjne, opisane jest w ustawie – Prawo zamówień publicznych. To tryb udzielenia zamówienia, w którym w odpowiedzi na publiczne ogłoszenie o zamówieniu zamawiający zaprasza wykonawców dopuszczonych do udziału w postępowaniu do składania ofert wstępnych, prowadzi z nimi negocjacje, a następnie zaprasza do składania ofert na opracowanie innowacyjnego produktu, usług lub robót budowlanych niedostępnych na rynku oraz sprzedaż tych produktów, usług lub robót budowlanych. Warto zwrócić uwagę na sformułowanie: „niedostępnych na rynku". Celem partnerstwa jest opracowanie innowacyjnego produktu. Wynikiem takich prac – pod warunkiem że odpowiadają one poziomem wydajności maksymalnym kosztom uzgodnionym pomiędzy zamawiającym a partnerami – jest zawarcie umowy, a później korzystanie z tego trybu.

To jest nowinka, która weszła, można powiedzieć, do prawa europejskiego. Jest opisana w dyrektywie, jak dotąd, jeśli dobrze pamiętam dyskusję, również z udziałem praw-

ników, rzadko stosowana w Europie. Trzeba sobie powiedzieć, że jest to nowość, którą rozpoznajemy, pracując nad nią.

W zakresie wykorzystania partnerstwa innowacyjnego w tym obszarze, który podlega Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa, PKP Intercity rozważa realizację dwóch, a być może trzech projektów we współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju. Projekty te są istotną częścią założeń programu flagowego Luxtorpeda 2.0. Cóż mam na myśli? Po pierwsze, jest to zakup wagonów do składów *push-pull*. Zapotrzebowanie dotyczy składów wagonowych złożonych z wagonów z miejscami do siedzenia, bezwzględnie wielkopojemnych, minimum 120 miejsc siedzących w wagonie, z wagonem sterowniczym, zgodnym z TAS, dostosowanych do prędkości 160–230 km/h. Takich pojazdów obecnie na rynku nie ma. Dodatkowo taki produkt będzie posiadał cechy będące optymalnym połączeniem potrzeb handlowych i eksploatacyjnych przewoźnika dalekobieżnego oraz – z uwagi na wskazane parametry – pożądane przez produkty o charakterze eksportowym.

Drugi projekt to zakup lokomotyw. Zapotrzebowanie dotyczy lokomotyw elektrycznych uniwersalnych do prowadzenia składów trakcyjnych oraz *push-pull*, czteroosiowych, o prędkości konstrukcyjnej 160–230 km/h, z możliwością zdalnego sterowania z wagonu sterowniczego, z silnikami asynchronicznymi. Mają być wyposażane w ETCS, z homologacją na Niemcy, Czechy i Austrię, napięcie 3 kV dla lokomotywy do zasilania, dla części lokomotyw także 15 i 25 kV. Łączy się to wprost z *push-pull*.

Mamy jeszcze trzeci, opcjonalny wariant, czyli zakup EZT o prędkości 230 km/h, homologacja na Niemcy, Czechy i Austrię, ETCS poziomu drugiego, 400 miejsc siedzących.

Z punktu widzenia dzisiejszego tematu są to trzy podstawowe produkty, które mogłyby być wykorzystane. Myślę, że bardziej EZT, który jest potrzebny, troszkę mniej *push-pull*… Chcemy w ramach działania Luxtorpeda doprowadzić do sytuacji, w której budowane i zamawiane będą długie serie. W tej chwili mamy taki problem, że działania to są krótkie serie, czyli mamy prototyp, który w zasadzie wchodzi do codziennego używania. Potem są kłopoty z jego dostępnością. Oczywistym jest, że prototyp ten rok powinien przejeździć, powinno się przez rok czy półtora wyeliminować wszystkie usterki, które wychodzą w trakcie użytkowania. Potem, na dalszym etapie jest już łatwiej.

Takie działania się toczą. Myślę, że w niedługim czasie będziemy mogli komunikować o innych, konkretnych przedsięwzięciach w ramach programu Luxtorpeda. Chyba, że w tym momencie pan Aleksander Wołowiec coś chciałby uzupełnić w temacie innowacyjności.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli co? Krótko mówiąc, pan Wołowiec, tak? Proszę się przedstawić, powiedzieć, kogo pan reprezentuje i proszę o wypowiedź.

Menedżer programu Luxtorpeda 2.0 Polskiego Funduszu Rozwoju Aleksander Wołowiec:

Dziękuję. Aleksander Wołowiec, Polski Fundusz Rozwoju. Pełnię rolę menedżera programu Luxtorpeda 2.0., czyli osoby, która organizuje pracę komitetu sterującego. Zanim odniosę się do bardzo dobrej i obszernej wypowiedzi pana ministra Bittela, chciałbym narysować szerszy obraz, jeżeli chodzi o tabor w kontekście funkcji, jakie ma on wypełniać.

Oczywiście, Centralny Port Komunikacyjny wyznacza nowe funkcje, wyznacza nową rolę również dla taboru. Producenci pytani, ile czasu potrzebują, żeby skonstruować nowy, innowacyjny tabor do poziomu, w którym może on wejść na służbę, odpowiadają, że jest to mniej więcej 8–10 lat. Tyle wynosi droga od pomysłu do wpuszczenia nowego taboru na służbę. W dojrzałych środowiskach technologicznych ten czas jest skrócony do mniej więcej 5–6 lat. Tak było w przypadku tunelu Gotarda, gdzie wyzwaniem dla taboru projektowanego do obsługi tej relacji było to, że musiał on być hermetyczny, to znaczy brać pod uwagę zmiany ciśnień i być szczególnie bezpieczny, bo będzie obsługiwał połączenia pasażerskie w tunelach. Z drugiej strony świata w konstruowaniu rodziny pociągów szybkich w Chinach brało udział ok. 30 instytucji, budżet był niemalże nieograniczony, inne było środowisko polityczne i kulturowe. My też mamy doświadczenia w budowie przez polskich producentów nowego taboru. Muszę powiedzieć, że największym wyzwaniem przy partnerstwie innowacyjnym jest dialog, który musi być prowadzony pomiędzy

zamawiającym i producentem. Chodzi o prawdziwy, technologiczny dialog, nie dialog techniczny, jaki mamy w Pzp, chociaż on też jest częścią postępowania innowacyjnego. Dialog, który pozwala na gładkie przejście od pierwszego etapu, czyli zdefiniowania potrzeb i określenia celu, jakiemu ma służyć tabor. Pomocą jest tutaj plan CPK. Chodzi o funkcje wyznaczane dla sieci kolejowej i przewoźnika, który będzie ją obsługiwał.

Drugim etapem w partnerstwie innowacyjnym jest ścisła współpraca z zespołem ekspertów. To się już dzieje pomiędzy przewoźnikiem zamawiającym a Narodowym Centrum Badań i Rozwoju. Będzie to prowadziło do opracowania dokumentacji i ogłoszenia postępowania. Dwa ostatnie etapy to wybór oferty, zawarcie umowy partnerstwa w trójkącie: współzamawiajacy, NCBiR i wykonawca. Później będzie faza realizacji umowy partnerstwa, która dzieli się w sumie na cztery etapy.

W pierwszym etapie, tak jak pan minister powiedział, zapraszani są wykonawcy z szerokiego rozdzielnika i opracowywana jest koncepcja pod zdefiniowane potrzeby i opracowany program. Oceniane są wszystkie przedstawione koncepcje. Robi to zespół do tego powołany. Do następnego etapu przechodzą tylko wybrane koncepcje. Drugi etap, zwany demonstratorem, pozwala na przygotowanie dokumentacji technicznej i bardzo szczegółowe określenie funkcji, które będą spełniane.

Pamietajmy bowiem, że definicja innowacyjności, również w Pzp, przynosi nie tylko technologiczne, ale również procesowe i marketingowe nowinki. Dowolny element, który wprowadza novum do koncepcji, jest uznawany za innowacyjność. Po etapie drugim przechodzimy do trzeciego etapu, w którym produkowany jest prototyp, czyli konkretny sprzęt. Wszystkie etapy są opłacane, czyli wykonawcy przystępujący do realizacji nie ponoszą ryzyka z tytułu fazy badań i rozwoju. To jest niezwykle korzystne. Pozwala to też na to, aby współzamawiający mieli pełną kontrolę nad tym procesem. Nie ma już takiego ryzyka, że po zbudowaniu SIWZ dostajemy po określonym czasie produkt, który być może nie będzie odpowiadał zadanym parametrom.

Ostatni etap to wyłonienie ostatecznego wykonawcy i jazda obserwowana, co jest niezwykle ważne, bo jak stwierdził pan minister, tabor do obsługi nowych funkcji prawdopodobnie będzie musiał być dwusystemowy, tzn. obsługiwać zarówno 3kV, jak i inne wartości – z uwagi na prędkości i na to, że mamy określoną sieć z parametrami. Dziękuję. Jeżeli będą jakieś pytania, to będę odpowiadał.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze z zespołu pana ministra chciałby zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Dodam jeszcze, że to oczywiście rzeczy, które planujemy. Są też jednak przedsięwzięcia, które się toczą. Można wymienić przynajmniej dwa przykłady. Jednym jest współpraca PKP Intercity z Pesą w temacie lokomotywy hybrydowej, a także współpraca Przewozów Regionalnych z FPS dotycząca EZT-u hybrydowego. Rozwój sieci opiera się więc na innowacyjności, rozwój taboru opiera się na innowacyjności. Oprócz tego, że coś jest planowane, to również się toczy. Warto o tym wiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ja mam jeszcze taką prośbę. Mamy w punkcie pierwszym informację, że są też autorzy studium wykonalności. To jest PLK, tak? Czy może ktoś by coś powiedział jeszcze?

Głos z sali:

Już mówił.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

I tyle, tak? W takim razie pierwszy i drugi punkt mamy już chyba skonsumowany. Witamy pana prezesa Przewozów Regionalnych. Będę używał starej nazwy POLREGIO.

W takim razie przystąpimy już teraz do dyskusji nad dwoma punktami, które zostały zaprezentowane. W kolejności zgłosili się jeszcze posłowie: Grabarczyk, Lamczyk. Na razie pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, szanowni goście, chciałbym zabrać głos w dwóch wątkach. Pierwszy rzeczywiście dotyczy KDP. W związku z tym, że mamy taką, a nie inną sytuację, dotyczącą tego, że poprzedni rząd podjął decyzję, że tych kilka połączeń obsługuje pendolino. Trudno więc mówić o KDP bez odniesienia do tego, co jest planowane i abstrahując od tego, co mamy obecnie. Mówię o tym nie bez kozery. Pomijam samą organizację przetargu na dostawę taboru, bo mówiłem już o tym wielokrotnie na posiedzeniach Komisji. Chcę jednak powiedzieć o pewnych błędach, które zostały popełnione. Niestety obawiam się, że teoretycznie może zaistnieć taka sytuacja, że niektóre błędy będą powielane. Jak to bowiem wygląda, patrząc z boku? Nawiazuję do wątku, o którym mówił pan minister.

Trzeba było mieć naprawdę ułańską fantazję, żeby mieć dwóch producentów, będę mówił skrótowo, ale każdy chyba wie, o czym mówię, czyli jednego na północy, drugiego na południu. I tak wymyślić przetarg, żeby ten z południa dostarczał tabor na północ, a ten z północy dostarczał tabor na południe. Chylę czoła przed twórcami tej wybitnej koncepcji.

Jakby to było mało, wymyślono, że połączenie pendolino, biegnące na północ, omija największy ośrodek miejski w województwie kujawsko-pomorskim, czyli Bydgoszcz. Co prawda mieliśmy wiceministra z Bydgoszczy, nie wiem, czy to ma jakiś związek, czy nie, ale wymyślono taki absurd.

Przechodzę do tego, co ma być. Jakiś czas temu jeden z portali, którego nazwy z litości nie podam – pan minister o tym wie, bo rozmawaliśmy o tym – opublikował taką mapkę. Mapka ta wygląda mniej więcej tak. Wymyślił sobie, że przebieg KDP będzie tam, gdzie np. linia nie jest zelektryfikowana. Być może można opracować jakąś spalinową technologię, że osiągnie się tych 250 km/h, choć formułowanie takich pomysłów wydaje mi się w XXI wieku ryzykowne. Jednakże taką koncepcję ktoś publicznie zaprezentował. Efekt jest właśnie taki. Każdą wprowadzaną zmianę trzeba oceniać z punktu widzenia Kowalskiego. Kowalski, mieszkający w Bydgoszczy, wie, że przy projektowaniu pendolino, Pesa i inni polscy przedsiębiorcy zostali wykluczeni z przetargu. Przypomnę, że pendolino miało ruszyć w 2012 r., a ruszyło w 2014 r., kary musiał płacić rząd Prawa i Sprawiedliwości. Następnie pendolino ominęło Bydgoszcz, potem ktoś publikuje mapkę, że kolej dużych prędkości na północ będzie jechać przez niezelektryfikowany odcinek Toruń–Grudziądz, omijając Bydgoszcz. Czuję się w obowiązku powiedzieć o tym panu ministrowi publicznie i prosić w tej sprawie o komentarz. Żeby było ciekawiej w dokumencie, który w listopadzie przyjął rząd, wydaje mi się, że pada nazwa miasta królewskiego Bydgoszcz. Żeby jednak nie było wątpliwości, że się robi wokół tej sprawy jakąś dziwną kampanię, to w obecności przedstawiciela funduszu oraz pana ministra, chciałbym poprosić, żeby mocno i jasno padło stwierdzenie, że założenia tego programu będą realizowane. Chodzi o to, że największe ośrodki będą obsługiwane przez KDP. Stąd mój głos.

Przy całym szacunku, bo cenię sobie wielu fachowców w Polsce, ktoś jednak podjął pewne biurokratyczne decyzje, które w mojej ocenie rzutują na niektóre połączenia. Chodzi o to, żeby unikać błędów, które zostały w sposób ewidentny popełnione przy pendolino. Chciałbym zapytać pana ministra o przebiegi. Tłumaczono nam, że jakieś dofinansowanie z funduszu europejskiego uniemożliwia ich wyznaczenie. Pomijam przygotowanie infrastruktury, ale np. linia 201 jest remontowana, więc wydaje się, że tam, gdzie jeździ pendolino, obecne przebiegi nie są chyba zaprojektowane na 100 lat, tylko będą mogły podlegać modyfikacjom. Krótko mówiąc: chciałbym mieć pewność, że największe miasto województwa pomorskiego będzie kolejowo dobrze skomunikowane, na początek przez pendolino, a docelowo przez kolej dużych prędkości. W imieniu wielu mieszkańców Bydgoszczy pozwalam sobie zabrać głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo dziękuję za bardzo interesują informację, którą przedstawił zarówno pan minister, jak i przedstawiciel, którego nazwiska nie pamiętam. Przepraszam, przedstawiał się pan z dala od mikrofonu, więc nie pamiętam nazwiska. Z Ministerstwa Rozwoju.

Głos z sali:

Z Funduszu Rozwoju.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Z Funduszu Rozwoju, tak? Bardzo dziękuję. To bardzo interesujące informacje. W tym gronie pewnie nie będziemy się przekonywać o potrzebie sztandardowych inwestycji – zarówno kolei dużych prędkości, jak i Centralnego Portu Komunikacyjnego. Gdyby nie fakty, z którymi mamy do czynienia na co dzień… Moje pytanie jest zasadnicze: Czy resort infrastruktury, nasz rząd jest gotowy na partnerstwo, o którym pan mówił? Partnerstwo innowacyjne w szczególności? Zadam pytanie, czy rząd, czy resort infrastruktury i budownictwa jest gotowy na partnerstwo publiczno-prywatne, w szczególności innowacyjne? Nie ulega bowiem wątpliwości, że żeby zrealizować tak wielkie inwestycje, to oprócz prac przygotowawczych, studialnych, pewnie rozłożonych w czasie i bardzo rzetelnych, trzeba zaangażować – oprócz tych, którzy się na tym znają, specjalistyczne firmy, ze specjalistycznymi technologiami, o dużej wiedzy i doświadczeniu – duże środki finansowe. Chodzi też rzecz jasna, o końcowy etap, najmniej bolący, czyli samą realizację. Chodzi jednak o fazę przygotowawczą. Czy jesteśmy na to gotowi?

Panie przewodniczący, nie musimy sięgać daleko. Środki finansowe, które dzisiaj zapewniają realizację dwóch podstawowych potężnych programów infrastrukturalnych, mianowicie program przebudowy krajowych dróg samochodowych oraz program przebudowy sieci kolejowej, to środki z Krajowego Funduszu Drogowego i środków unijnych – to są dwa podstawowe – oraz rzecz jasna szeregu innych wpływów, drobniejszych opłat, kar itd. Są to możliwości budżetu państwa. Fundusz może być wspomagany emisjami obligacji, kredytami itd.

Kolejny raz obraduje Komisja. Obradujemy na temat funkcjonowania systemu poboru opłat. Z powodów koniecznych dla resortu, ponieważ rzeczywiście spóźnił się z ogłoszeniem przetargu, a system funkcjonuje na podstawie umowy zawartej w 2010 r., która na początku listopada przyszłego roku się kończy, resort rozpisał w trybie oferty publicznej przetarg. To proces długotrwały, powiadam, za późno i dzisiaj chodzimy z protezą, polegającą na tym, że przekażemy do Inspekcji Transportu Drogowego, ograniczając zupełnie firmy z zewnątrz, firmy doświadczone i wyspecjalizowane w tym zakresie, argumentując ewentualnym ryzykiem, brak ciągłości funkcjonowania systemu. To są potężne środki do Krajowego Funduszu Drogowego. Jeżeli w takim trybie chcemy przygotować Inspekcję Transportu Drogowego do tego działania, to ja z całą mocą chcę powiedzieć, że ta regulacja prawna będzie obarczona jeszcze większym ryzykiem. Powiem, że na 99,9% będzie to większe ryzyko. Inspekcja Transportu Drogowego nie jest bowiem do tego kompletnie przygotowana. Na nic się zdają w uzasadnieniach argumenty, że inspekcja zarządza różnymi systemami teleinformatycznymi, typu fotoradary, centralna ewidencja naruszeń, ewidencja przedsiębiorstw drogowych, bo tam inspekcja występuje jako administrator. W przeszłości występowała jako ten, który zamówił w trybie publicznym wykonanie tych systemów. Nigdy sam tego nie wykonywał.

Dzisiaj chcemy powierzyć przygotowanie tego systemu Inspekcji Transportu Drogowego. Istota rzeczy polega na tym, że dopuszcza się zakup cząstkowy bez trybu oferty publicznej. To ja pytam: Gdzie jest to otwarcie? Gdzie innowacyjność? Gdzie inteligentny rozwój, o którym mówi premier Morawiecki? Panie przewodniczący, stawiam te pytania właśnie dlatego, że to się po prostu bardzo wiąże. Jeżeli chcemy zarządzać tak poważnymi programami, jak system poboru opłat o miliardowych kwotach, w trybie gospodarki, co by tu nie powiedzieć, niekonkurencyjnej, wręcz biurokratycznej, bo będzie to wykonywała agenda rządowa, to gdzie wyższość zarządzania biurokratycznego nad konkurencją? Panowie też odwołujecie się do partnerstwa. Gdzie? Jak zauważyć, że rząd jest do tego gotowy? Bo ja tego po prostu nie widzę. To jest jedna kwestia.

Przecież wiecie państwo, że jeżeli chcecie zaangażować firmy specjalistyczne z szerokiego kręgu europejskiego i światowego, to będziecie wiązać te firmy i nie będzie takiej możliwości jak dzisiaj. Chociaż też nie wiem, czy potencjalni oferenci, który zgłosili się już do systemu poboru opłat, nie wystąpią z pozwami o rekompensaty i odszkodowania z tytułu zaaganżowania w ten proces. Tak samo będzie tutaj. Te firmy zaangażują się w badania. Nie mam bowiem wątpliwości, że chcemy dokończyć te dwa procesy infrastrukturalne dla sieci drogowej i samochodowej. Środków finansowych na te dwa potężne programy po prostu nie ma. Jeżeli chcemy je ściągnąć z rynku, to trzeba zdawać sobie sprawę z konsekwencji. Jeżeli zwiążą się z nami firmy prowadzące badania oraz studia i będą ponosiły koszty, to nie da się tak po prostu powiedzieć, że nas nie stać, musimy przerwać przedsięwzięcie.

Bardzo proszę obu panów o spojrzenie na tę kwestię z tego punktu widzenia i proszę o kilka zdań, czy rzeczywiście jesteśmy gotowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Troszkę rozszerzył pan temat, ale bardzo dziękuję. Mamy takie uzgodnienie w prezydium, żeby następne głosy nie przekroczyły 10 minut. Pan nie przekroczył. Zrobimy więc tak, żebyśmy udzielili głosu kolejnym państwu posłom. Pan poseł Ławniczak, później pan poseł Grabarczyk, pan poseł Zasada, pan poseł Polaczek, tak?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Później będę przyjmował zgłoszenia, bo prowadzę listę zgłoszeń. Gdyby spoza grona pań i panów posłów były prośby o zabranie głosu, to proszę je kierować do mnie w kolejności.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bylibyśmy naprawdę bardzo wdzięczni, gdyby ktoś spoza grona posłów zechciał sie wypowiedzieć na ten temat, żebyśmy usłyszeli też drugą stronę problemu.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie ministrze, panie przewodniczący, ja mam kilka pytań. Na jakim jest etapie i jak jest traktowana propozycja opracowana przez konsorcjum hiszpańskie, która ostatecznie zakończona została w 2013 r.? Chodzi o „Y”, czyli połączenie Warszawy oraz Łodzi z Kaliszem, a potem rozejście się tej linii na Poznań i Wrocław. Słyszeliśmy, że chodzi o przedłużenie do Pragi i Berlina.Natomiast, ja jako samorządowiec, wicestarosta ostrowski, uczestniczyłem wtedy w różnych spotkaniach. Informacje dobiegające nas wtedy dotyczyły tego, że Niemcy nie są zainteresowane kolejami dużych prędkości. Czy to się zmieniło?

Centralny Port Komunikacyjny ma być połączony nie tylko z Poznaniem i Wrocławiem oraz ich przedłużeniami na południowy zachód i zachód, ewentualnie na południowy wschód, tj. połączenie z Litwą, ale także z innymi aglomeracjami czy na północy, myślę o Trójmieście, czy na południu, myślę o aglomeracji górnośląskiej oraz Krakowie. Pytanie jest zatem takie: Czy jest już opracowana, przynajmniej koncepcyjnie, docelowa sieć tych połączeń? Jeżeli jest, to na jakim etapie? Czy przystąpiono w ogóle do przynajmniej szkicowego zarysowania studium korytarzowego? Nie mówię już o STEŚ, czy o następnych etapach. Mówię przynajmniej o studium korytarzowym. Gdzie te podstawowe korytarze połączeń miałyby iść? Skoro bowiem utrzymanie „Y” miałoby kosztować mniej więcej 250 000 tys. zł, tak jak usłyszałem, to utrzymanie jeszcze szerszej linii, przedłużonej w dwóch miejscach do naszych granic, może trzech, bo i na południowym wschodzie, oraz zagęszczone w kraju, musiałoby najpewniej kosztować jeszcze więcej.

W związku z tym mam kolejne pytanie, wynikające z tego. Czy mamy pewne analizy przepływu potoków pasażerskich w różne strony, które to studium będzie obejmować? Czy to opracowanie będzie uwzględniać społeczne potrzeby oraz finansową kalkulację? Chodzi o możliwość wpływu takich przychodów za bieżące utrzymanie kolei dużych prędkości w różnych kierunkach, że będzie się to rekompensowało i generalnie kolej dużych prędkości będzie się docelowo sama finansować. Nie mówię już tutaj o pieniądzach inwestycyjnych – 23 000 000 tys. zł na sieć z 2013 r., a 40 000 000 tys. zł, jeżeli

rozszerzymy do granic, nie mówiąc o zagęszczeniu sieci – bo pieniędzy inwestycyjnych byłoby jeszcze więcej.

Szanowni państwo, chcę jeszcze zapytać, czy jest możliwość finansowania tego ze środków zewnętrznych. Mówię tutaj nie tylko o środkach europejskich, ale także środkach chińskich. Czy jest nam potrzebna kolej dużych prędkości tego rodzaju co w Chinach? W Chinach kolej ma jeszcze wyższe prędkości, powyżej 400–500 km/h. Czy ministerstwo lub cały rząd myślał nad koncepcją montażu finansowego, z kapitałem chińskim, o czym też się coraz częściej mówi, w kontekście kolei dużych prędkości, czy też nie?

Szanowni państwo, jako laik, bo z wykształcenia nie jestem kolejarzem, a humanistą, wiem, że w przypadku kolei, które miały być budowane i których prędkość miała być osiągana w granicach 250–300 km/h, z możliwością dojścia do 350 km/h, np. łuki przy jakiejkolwiek zmianie kierunku musiały być rozciągniete na odległość 7250 m. To musiałaby być zatem zupełnie nowa sieć, nieopierająca się na dotychczasowych kolejach konwencjonalnych. Czy w związku z tym praca nad tą zupełnie nową siecią kolei dużych prędkości jest już rozpoczęta, a przynajmniej ministerstwo ma zamiar rozpocząć tego rodzaju nowe studium korytarzowe?

Rzeczywiście, co do poprzedniego wysiłku koncepcyjnego zrobiono dużo niedobrego. Szanowni państwo, wydano 60 000 tys. zł na koncepcję kolei dużych prędkości. Z drugiej strony, kiedy jako starosta pytałem, czy rząd zabezpieczył korytarze przebiegu i tereny w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, w wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego na cele kolei dużych prędkości, to miałem odpowiedź, że niestety rząd nie zabezpieczył żadnych tego rodzaju terenów w wojewódzkich planach zagospodarowania, nie mówiąc o rezerwacji w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Tymczasem moi koledzy starości, przynajmniej z Wielkopolski, mówili: Tak, budują, bo my jako starostowie, musieliśmy wydawać w ramach prawa budowlanego pozwolenia na budowę albo budynków mieszkalnych, albo budownictwa gospodarczego tam, gdzie wójt, burmistrz miasta zezwolił, że przebiegać miała kolej dużych prędkości. Dziękuję. Tyle przynajmniej na razie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Doprecyzowujemy pomysł prezydium – jednak 5, nie 10 minut. Bardzo prosimy, żeby to uwzględnić. Teraz pan minister Grabarczyk, później pan poseł Zasada, pan poseł Polaczek, pan Krzysztof Celiński. Proszę do mikrofonu, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, szanowne prezydium, może warto byłoby rozpatrzeć formułę, żeby była pula pytań i pula odpowiedzi?

Głos z sali:

To jest pan poseł Król, a teraz miał być...

Poseł Piotr Król (PiS):

Przemawiam w interesie pana ministra, więc jestem głęboko przekonany, że pan minister doceni moje serce, tym bardziej, że dzisiaj są mikołajki. Chciałem zaproponować, że może warto, żeby była tura pytań, tura odpowiedzi i tura pytań, tura odpowiedzi. Przy dziesiątym pytaniu to już nawet pytający nie będą pamiętali, jakie ono było. Taką propozycję pozwolę sobie złożyć.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie poślę, widzę, że pan minister oraz jego osoby towarzyszące skrzętnie notują wszystko. Nie jestem w stanie podważyć wszystkich tych zapisów. Pan minister Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, *lex retro non agit*, czyli zasada ograniczenia wypowiedzi do 5 minut powinna dotyczyć tych, których pan przewodniczący zapisze od tego momentu. Będę się upominał o trochę więcej czasu.

Bardzo dobrze, że rozmawiamy o kolei dużych prędkości. Szkoda, że to pierwsza taka nasza dyskusja w tej kadencji, bo sporo czasu uciekło. Mamy na stole projekt ważny:

projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego. O ile łatwiej rozmawiałoby się nam o tym projekcie, gdyby kolej dużych prędkości była już w fazie realizacji. Jesteśmy w niedoczasie. Żeby Centralny Port Komunikacyjny odniósł sukces, kolej ta musi już funkcjonować, musi już działać. Tych dwóch projektów nie da się rozdzielić. Tak zresztą planowaliśmy to w latach 2007–2011, że będą to dwa związane i nierozerwalnie, łącznie realizowane projekty. Warto by odnotować, co się stało. Panie ministrze, brakuje mi dzisiaj trochę prezentacji. Mam poczucie niedosytu. Myślę, że koleżanki i koledzy oraz inni uczestnicy także je mają; że nie było prezentacji, nie było slajdu, nie było przedstawienia wielkiego urobku, którym jest studium wykonalności. Przecież studium to powstało. Myślę, że powinniśmy szybko wrócić do tego tematu, być może tylko na posiedzeniu podkomisji. Być może powinniśmy w Instytucie Kolejnictwa odbyć jakąś konferencję na ten temat.

Jak wygląda harmonogram działań? Co nas wiąże? Przytoczył pan na wstępie uchwałę z 19 grudnia 2008 r. Ona w zasadzie nie straciła mocy. Dzięki tej uchwale został przeprowadzony przetarg, wyłoniony został wykonawca studium wykonalności. Studium powstało i jest to niezaprzeczalny urobek. Pomiędzy 2008 r. a finiszem prac nad studium wykonalności komunikatem o zamrożeniu prac nad KDP prace na szczęście nie zostały zamrożone i trwały. Trwały także pewne prace w zakresie warstwy jurydycznej. Obecny tu pan przewodniczący Artur Zasada uczestniczył w uchwalaniu przez Parlament Europejski rozporządzenia Parlamentu i Rady w sprawie sieci TEN-T. W tej sieci jako projekt bazowy, czyli w sieci CoR wpisany jest „Y”. To rozporządzenie ma swoją moc prawną. Ono obowiązuje. To nas obliguje do działań. Wielkie dzięki, panie przewodniczący Zasada, bardzo dzielnie bronił pan wówczas interesu rozwoju potencjału kolejowego Polski i to skutecznie. Co najważniejsze skutecznie.

Najważniejsze jest teraz, aby wyznaczyć mapę drogową. Chcielibyśmy teraz pana ministra, pana szefa oraz pana współpracowników rozliczać, czy krok po kroku kolejny etap z tej mapy drogowej jest do zaliczenia. Za chwilę będzie za późno. To, o czym mówił mój przedmówca, że są przecież plany zagospodarowania przestrzennego w gminach, powiatach i województwach. Jeżeli dziś nie rozpoczniemy konkretnej, zaawansowanej pracy związanej z zabezpieczeniem terenu, to może się okazać, że cena realizacji tego projektu znacznie wzrośnie. I może nas nie być na to stać, bo zaczniemy wówczas ważyć. Wejdziemy wówczas w szereg konfliktów ze społecznościami lokalnymi. Już na etapie prac nad studium wykonalności odbyło się przecież mnóstwo konsultacji. W niektórych uczestniczyłem osobiście i wiem, że można przekonać do tego projektu, ale czasami wymaga to wielkiego zaangażowania czasu i środków. Dlatego apelowałbym, że rozpocząć jak najszybciej. Nie ma tu konfliktu między pracami projektowymi, związanymi z pierwszym odcinkiem tej linii. Przecież można ten projekt etapować, tylko musi być decyzja: robimy, zaczynamy od pierwszego fragmentu. Nie ma konfliktu między realizacją linii kolei dużych prędkości, która musi iść przecież w nowym śladzie, mieć odrębne zasilanie energetyczne, a pracami związanymi z postępem innowacyjnym dotyczącym taboru. Cieszy mnie, że rząd szuka rozwiązania, jak włączyć w ten proces polski potencjał gospodarczy.

Będę polemizował z niesłuchającym mojej wypowiedzi panem posłem Królem. Już słucha. Pesa miała możliwość realizacji zamówienia, związanego z taborem zespolonym. Pesa uczestniczyła w konsorcjum z Bombardierem, także Newag uczestniczył w konsorcjum…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, czas mija.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Tak, tak, ale to jeszcze nie 10. Już kończę, proszę się nie niepokoić. W drugim etapie jedno i drugie konsorcjum, a także AnsaldoBreda i Alstom, uczestniczyły w wypracowaniu specyfikacji technicznej. Będę o tym przypominał. Były to bardzo uczciwe warunki. Gdy opracowane zostały wymagania specyfikacji tego zamówienia, na koniec pojawiła się tylko jedna oferta cenowa. Mamy to doświadczenie. Ważne, żeby zostało ono uwzględnione w pracach dotyczących taboru. Co zrobić? Jakie bariery muszą być zburzone, żeby także polscy producenci taboru mogli uczestniczyć w tym epokowym przedsięwzięciu?

Najważniejsza jest mapa drogowa, a potem odhaczanie. My chcemy w imieniu naszych wyborców rozliczać pana z efektów roboty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Było 12 minut. Od teraz jest 5 minut. Nie będzie już repliki. Teraz będzie pan poseł Zasada.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, poprosiłbym o ad vocem. Dziękuję bardzo.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Do mnie św. Mikołaj nie przyszedł, więc postaram się zmieścić w swoich 5 minutach. Nikogo nie trzeba przekonywać, że kolej ma przyszłość. Wynika to z europejskiej polityki transportowej, ale także z planów polskiego rządu. W ramach kolei także kolej dużych prędkości. Tutaj skieruję ciepłe słowa w kierunku ministra Grabarczyka. Gdyby minister Grabarczyk dłużej pozostał ministrem, a nie zastąpił go minister Nowak, to pewnie kolej dużych prędkości byłaby dziś dużo bardziej rozbudowana niż tylko poprzez połączenie z Gdańska – notabene miasta ministra Nowaka – do Warszawy i na południe. Szkoda. Bardzo tego żałuję. Kiedy byłem w Parlamencie Europejskim, to był to taki projekt, który cieszył się ogromną sympatią Komisji Europejskiej i posłów do Parlamentu Europejskiego. Oni chętnie przychodzili na przygotowywane przez nas konferencje i chcieli wspierać nasze zapisy w dokumentach unijnych, umożliwiające finansowanie tego projektu. Dzisiaj to bowiem chyba główny powód, dla którego projekt ten nie był realizowany. To jest kwestia odpowiedzi na pytanie, skąd wziąć pieniądze na ten projekt.

Byłbym bardzo naiwny, gdybym nie wiedział o tym, że KDP jest konkurencją dla tradycyjnego transportu kolejowego, ale w szczególności dla transportu lotniczego oraz drogowego. Dobrze rozwinięta sieć kolei dużych prędkości skutecznie, praktyczne do zera, zmniejsza sens wewnątrzkrajowych połączeń lotniczych. Zbiegło się to tak dziwnie z czasem, że kiedy linia gdańska zaczęła intensywnie rozwijać połączenia lotnicze, wtedy projekt ten został zamrożony. KDP na długie lata stała się projektem studyjnym, o którym tylko mówiono, zamiast go realizować. Bardzo żałuję, bo byłem za tym projektem całym sercem. Kolej dużych prędkości jest tym nowoczesnym rodzajem transportu, który, tak jak powiedziałem, zastępuje wewnętrzne połączenia lotnicze, bo nikt nie będzie latał na odległościach do 500–600km. Skutecznie wyliczyli to Japończycy, dlatego tak wspierają kolej dużych prędkości w Japonii. Na odcinku do 500–600 km kolej dużych prędkości bardzo skutecznie rywalizuje z lotnictwem i zastępuje wewnętrzny transport lotniczy.

Nie chciałbym się już na tym skupiać, bo o tym pewnie będzie mowa. Jest mnóstwo innych argumentów, takich jak rozwój technologiczny, rozwój nauki, nowe kierunki na polskich uczelniach, nowi specjaliści, kwestia bezpieczeństwa także. To jest tak, że te pociągi kursują bezpiecznie. Nie wiem, czy państwo wiecie, że w Japonii, od czasu kiedy został wprowadzony Shinkansen, do dzisiaj, biorąc pod uwagę to, że mają tam trzęsienia ziemi i tsunami lub inne nieszczęścia, liczba wypadków śmiertelnych wynosi zero. Do dzisiaj zero. Średni czas opóźnienia japońskich szybkich pociągów wynosi 36 sekund rocznie. Miałem okazję się nimi przejechać i sprawdzić, jak to się dzieje. Każde opóźnienie powyżej 1 minuty traktowane jest jako wydarzenie nadzwyczajne. Trzeba z niego pisać raport i ten, kto prowadził taki pociąg, musi się bardzo mocno tłumaczyć. Mnie nie trzeba przekonywać, większości z nas nie trzeba przekonywać. Pytanie tylko, kiedy i skąd na to weźmiemy środki.

Poseł Król zapytał lokalnie, to ja też chciałbym wiedzieć, jak będzie przebiegała i czy jest już porozumienie ze stroną niemiecką, ta część kolei dużych prędkości. Umówmy się, szanowni państwo, KDP w Polsce ma sens, ale mniejszy niż wtedy, gdy połączona jest siecią europejskich kolei dużych prędkości. Dopiero wtedy ma realne znaczenie. Niemcy przez lata rzeczywiście nie byli tym za bardzo zainteresowani. Odbyliśmy jednak konferencję z delegacją Komisji Transportu do niemieckiego parlamentu – Bundestagu. Potem odwiedziliśmy ich także w Berlinie rok temu i w tym roku.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, przekroczył pan czas.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Jest św. Mikołaj. Jeszcze chociaż 2 minuty.

Oni powiedzieli, że chcieliby do tego wrócić, stąd moje pytanie. Czy takie porozumienie jest już na zaawansowanym etapie? I którędy? Bo przypominam, że były trzy koncepcje przebiegu przez województwo lubuskie: przez Świebodzin, Zieloną Górę czy przez Gorzów. Czy planowane są przystanki,w którejś z tych koncepcji? Czy pociąg sobie po prostu przeleci z Poznania do Berlina? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Bardzo dziękuję za wątek japoński. W poniedziałek oglądałem spektakl Teatru Telewizji, w którym marszałek Piłsudski pytał wracającego z Paryża Wieniawę-Długoszowskiego. Wieniawa jechał jako wysłannik do pana Barthou i wrócił spóźniony. W pewnym momencie marszałek mówi: „Jak to? To kolej może się spóźnić?". Jak to jest, czy kolej może się spóźnić? Nie może się spóźnić kolej.

W takim razie, kto jest następny? Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pozwolę sobie zabrać głos w kilku węzłowych elementach, będących przedmiotem dzisiejszego posiedzenia. Salę mamy do 13:55 i trzeba doprowadzić do tego, żeby wszyscy chętni mogli zabrać głos.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

To jest skrupulatność pana ministra Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Idąc historycznie, nawiązując do wypowiedzi pana ministra Grabarczyka, to można tak żartobliwie powiedzieć, że w exposé z 2007 r. ówczesny pan premier Donald Tusk zapowiadał realizację KDP w kadencji 2011–2015, czyli właściwie dzisiaj bylibyśmy w fazie pierwszego czy drugiego etapu. Natomiast cieszę się z głosu pana ministra, chociażby z tego powodu, że myślę, że mamy tutaj wspólny pogląd na temat bardzo szkodliwych skutków kaprysu państwowego, wynikającego z uchylenia prac przygotowawczych nad kolejami dużych prędkości przed zakończeniem prac nad studium, które kontynuowane były do 2013 r. Można zadać kilka elementarnych pytań, na które chciałbym uzyskać odpowiedź.

Jakie były łączne koszty tego opracowania, za które zapłaciła strona publiczna? To jest pytanie pierwsze. Chciałbym poprosić przede wszystkim przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych, żeby nam posłom i zaproszonym gościom, przedstawili jakieś kluczowe konkluzje płynące z tej analizy.Chodzi o to, czy realizujemy kolej dużych prędkości w Polsce poprzez Polskie Linie Kolejowe jako podmiot, który jest za to odpowiedzialny, czy poprzez spółkę specjalnego przeznaczenia, czy udzielamy komuś koncesji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego? To są takie takie najbardziej podstawowe pytania. Chodzi mi generalnie po prostu o wnioski, które są zawarte w opracowaniu z 2013 r. Podkreślam to choćby z tego względu, że pierwszy raz realnie prowadzimy debatę na temat kolei dużych prędkości na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w tej kadencji dzięki aktywności Komisji, którą reprezentujemy, i aktywności ministerstwa.

Po drugie, w kontekście uchwały z listopada 2017 r. o budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego, chciałbym ponownie zadać pytanie zamawiającemu, Polskim Liniom Kolejowym, o to, jaka jest aktualność wspomnianego opracowania w świetle tej decyzji. Co należy zmienić? Co należy poprawić, jeżeli utrzymujemy zakres inwestycji w ramach opracowania, nad którym prace się zakończyły?

Ostatnie pytanie dotyczy informacji, która mnie zaciekawiła, o kosztach utrzymania 500 km sieci na poziomie 250 000 tys. zł. Gdybyście mogli państwo to jakoś skomentować. Skąd biorą się te bardzo wysokie koszty? Jak autorzy opracowania, które było robione na zlecenie Polskich Linii Kolejowych, definiują strukturę kosztów? Z czego one się biorą w takiej skali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, to była duża sekwencja pytań.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, jeszcze ostatnie pytanie, bo zapomniałem. Ciekawe było też wystąpienie pana Aleksandra Wołowca z Polskiego Funduszu Rozwoju. Chciałbym zapytać, jakie plany ma Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wobec projektu Luxtorpeda. Chodzi o kwestię współpracy i wsparcia w przygotowaniach. Jak rozumiem, dotyka to drugiego pytania odnośnie do innowacyjności i współpracy z krajowym przemysłem, realizującym zamówienia na rzecz transportu kolejowego i mogącym partycypować w przygotowaniach do KDP.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poseł Lamczyk zgłosił uwagę, że był tuż po ministrze Grabarczyku, więc jeśli wytrzyma pan 5 minut i my z panem, to bardzo prosimy o głos.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, mam kilka pytań technicznych. Jednym z elementów, który ogranicza, mówił o tym pan minister, jest zasilanie elektryczne. Pan mówił mówił o 3kV. Wiemy, że to jest maksymalna prędkość w Polsce przy takim zasilaniu to 250 km/h. Natomiast w studium wykonalności pan z PLK mówił o zasilaniu 25 kV i 15 kv. W związku z tym mam pytanie o to, jak budowana będzie sieć trakcyjna: czy od razu na zasilanie uniwersalne, czy właśnie na to niskie. Wiemy, że te wszystkie zwisy 7%, odbieraki prądu itp. są bardzo istotne. Dlatego takie techniczne.

Drugie pytanie też jest do pana z PLK. Mówił on o bardzo wysokich kosztach utrzymania tych linii. Będzie tam sterowanie ETCS 2. Jaki procent jest w kosztach sterowania? Pytanie następne dotyczy komfortu jazdy. Mówiliśmy o sprzęcie, bo ten komfort jest bardzo istotny. Tak samo przyspieszenie. Komfort jest bardzo dobry, jeżeli jest 1 m/s^2, a 5 m/s^2, już nie jest. W tych założeniach do sprzętu jest to bardzo istotne. Jaka jest zaplanowana moc maksymalna? To jest też bardzo istotne w Polsce przy „Y”. Jaka jest przewidywana siła hamowania?

Mam też pytanie odnośnie do Luxtorpedy. Wiemy, że działa ona 2 lata. Co udało się zrobić? Czy czeka pan na kolej dużych prędkości, czy Newag i Pesa również potrzebują pomocy? Wiemy, że Pesa ma problemy techniczne. Silniki i wózki są bardzo słabe. Czy zwrócili się o pomoc? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Teraz prosimy już o odpowiedzi. Jeśli takie potrzeby są, tak?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Z dużym zainteresowaniem przysłuchuję się pytaniom i postaram się zaspokoić ciekawość państwa posłów i na nie odpowiedzieć.

Centralny Port Komunikacyjny zmienił nam optykę patrzenia na kolej dużych prędkości i trzeba to powiedzieć jasno i wyraźnie. W związku z tym traktujmy opracowania, które dotyczą kolei dużych prędkości, wykonane przez PLK za 75 000 tys. zł, podobnie jak były one traktowane w przypadku opracowania koncepcji CPK jako materiał, który jest wyjściowy, pomocniczy i dyskusyjny, potrzebny do tego, aby dalej tę dyskusję poprowadzić. Nie chciałbym dzisiaj przesądzać, czy w Polsce powstanie „Y” czy „X”, czy gwiazda połączeń dużych prędkości. Jeszcze na dodatek musielibyśmy zdefiniować, o jakiej prędkości mówimy. Z punktu widzenia potencjalnych scenariuszy rozbudowy sieci kolejowych, które stanowią załącznik do koncepcji Cetralnego Portu Komunikacyjnego, widzimy, że prędkość do obsługi portów w zakresie głównych aglomeracji polskich, z wyłączeniem Rzeszowa i Szczecina, do 120 minut, daje nam mniej więcej 200–250 km/h, ten przedział. To jest pierwszy element, o którym warto powiedzieć.

Jakie konkretne przebiegi? Czy do Bydgoszczy? W jakim miejscu? Czy do Koszalina? Czy do Gorzowa Wielkopolskiego? Proszę jeszcze w tej chwili nie oczekiwać odpowiedzi, bo będzie ona wynikała z analizy, którą prowadzimy. Analiza ta została zlecona PKP Polskie Linie Kolejowe. Powstał zespół, który ma się zająć opracowaniem kwestii związanych z obsługą Centralnego Portu Komunikacyjnego. Muszą jednak być też brane pod uwagę szersze uwarunkowania i kontekst. W PKP PLK są specjaliści od tego, żeby

wykonać taką pracę lub też posiłkować się ekspertami zewnętrznymi, co w sposób oczywisty jest przecież możliwe. Prosiłbym też, żeby tak spojrzeć na ten proces.

Wiadomo, że czasu jest mało. Jeżeli jest plan, żeby port komunikacyjny pierwszy samolot przyjął w roku 2027, to oznacza, że musimy równoległe prowadzić prace związane z siecią kolejową. Oczywiste jest, że w tym dniu powinna również funkcjonować sieć kolejowa. Oczywiście o wiele więcej ryzyk inwestycyjnych i uwarunkowań się z tym wiążących jest po stronie portu, bo w tej chwili ma on lokalizację i rozpocznie się proces przygotowania analiz środowiskowych, tego całego komponentu środowiskowego związanego z lokalizowaniem portu. Przesądzi on, czy ta lokalizacja jest możliwa z punktu widzenia środowiskowego. To też trzeba brać pod uwagę. Nie możemy tracić czasu, bo jeżeli czekalibyśmy 2 lata na decyzje środowiskowe, to rzeczywiście termin do 2027 r. byłby niezwykle napięty lub byłoby za późno, żeby podejmować jakieś decyzje.

Zwracam też uwagę, że zgodnie z dokumentami rządowymi, które obowiązują, decyzja ma zapaść do 2020 r. W harmonogramie zapadania decyzji jesteśmy o wiele wcześniej, bo jest koniec 2017 r. Można powiedzieć, że w dużej mierze wiemy już, że trzeba się liczyć z prędkością przynajmniej do 250 km/h, że takie rozwiązanie będzie musiało być przyjęte i podjęte.

Jeśli chodzi o połączenia międzynarodowe, to na tamtym etapie omawiane były dwa, czyli Berlin i Praga. Z Niemcami oczywiście nie ma żadnego porozumienia. Z Pragą są linie, są listy intencyjne. Trzeba też jednak myśleć o połączeniu w kierunku państw nadbałtyckich, bo te państwa też myślą o parametrze kolei o 250 km/h. Chodzi o Rail Baltica. Uchwały parlamentów tamtych państw mówią o tym przecież jasno. Takie zamierzenie jest. Ono jest oczywiście przed studiami wykonalności. Jest na bardzo wstępnym etapie, ale jest o tym mowa. Jest w tej chwili też mowa o przejściu do Finlandii. To pokazuje rozmach tamtego przedsięwzięcia. Trzeba o tym pamiętać.

My oczywiście chcemy, aby kolej stała się kołem zamachowym gospodarki, nauki i rozwoju, ale też przywracania elementarnego poczucia, że sektor kolejowy jest miejscem, do którego warto wrócić czy pójść do pracy. Był taki czas, kiedy specjalizacje kolejowe znikały ze wszystkich poziomów nauczania, począwszy od szkół zawodowych, które, nie wiedzieć czemu, poznikały w ogóle, potem techników i uczelni wyższych. W tej chwili jest rzeczywiście problem ze specjalistami wysokiej klasy w młodym pokoleniu. Starszych mamy, ale w młodym pokoleniu jest problem. Oczywiście jest tak, że to działanie pozwoli nam też budować sobie kadry. Musi nam umożliwić budowanie i wzmacnianie kadr kolejowych, które są potrzebne, aby kolej mogła dobrze funkcjonować.

Wydaje mi się, że – nie ma pana posła, ale powiem – rząd jest oczywiście otwarty na partnerstwo innowacyjne i prowadzi tego typu działania. O, to powtórzę. Rząd jest oczywiście otwarty i prowadzi działania związane z partnerstwem innowacyjnym. To jest oczywiste. Założony jest scenariusz trzech projektów PKP Intercity realizowanych wspólnie z mającym pieniądze NCBiR, o których wspominałem. Będą też inne projekty innych spółek. Są też te, które już udało się wprowadzić w życie, bo przecież na TRAKO podpisana była umowa pomiędzy Pesą i PKP Intercity. Niedawno była podpisana umowa z FPS Cegielski. W pierwszym przypadku na lokomotywy, w drugim na EZT hybrydowy. To są elementy, które pokazują, że jest współpraca w ramach partnerstwa innowacyjnego. Jest to otwarcie. Tak mają działać narzędzia, czyli spółki. Narzędzia, które realizują politykę rządu, czyli spółki kolejowe – po to, aby stworzyć sobie warunki do rozwoju.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Komercyjne jednostki też, panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Ale oczywiście, bez współpracy z komercyjnymi jednostkami… Przecież przedsiębiorstwa gospodarcze, takie jak Pesa i FPS, to są komercyjne jednostki. PKP Intercity i Przewozy Regionalne też są komercyjne co do zasady, tylko kontrolowane bardziej przez Skarb Państwa. To jest oczywiste. Musi być współpraca, bo mamy słabo rozwinięte trendy rozwojowe, czy też potrzebujemy ich wzmocnienia, w sektorze przemysłu kolejowego, pasażerskiego. Nie można jednak zapominać też o przewozach towarowych, w których

sytuacja jest chyba jeszcze poważniejsza. To też warto byłoby zbadać i zastanowić się, dlaczego do takiej sytuacji doszło. Warto to powiedzieć.

Przepraszam, że nie ma prezentacji. Natomiast powiem, że konferencja w sprawie KDP przecież była, materiały z konferencji były w Internecie. Zgramy je na pendrive i przekażemy do sekretarza Komisji celem rozdystrybuowania, bo rzeczywiście może należało je dzisiaj pokazać. Z drugiej strony w świetle tego, co powiedziałem wcześniej o tym, żeby nie traktować studiów wykonalności jako zadekretowania, że wyłącznie w tym kształcie będzie funcjonowało KDP, wiadomo, że od razu materiały zyskują status materiałów pomocniczych, stanowiących element dalszej analizy. One są dostępne. Przekażemy je, jeśli jest taka wola i konieczność. Nie ma żadnego problemu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz, po wystąpieniu…

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Jeszcze jedno zdanie, odnoszące się do pytania o to, czy siła hamowania taka, czy prędkość przyspieszania taka. Odpowiedź na to pytanie łączy się z przesądzeniem o prędkości, a tego przesądzenia na dzień dzisiejszy nie ma. Są założenia wynikające ze studium wykonalności opracowanego na 350 km/h. Choć wiemy, że powyżej 330 km/h… I to też jest wiedza, która szeroko była omawiana na konferencji w czerwcu. Powyżej 330 km/h przepustowość już nie rośnie, tylko jest na tym samym poziomie. Pytanie jest więc takie: Czy za wszelką iść z prędkościami wyżej, czy przyjmujemy, że przepustowość jest istotnym parametrem i w związku z tym trzymamy się do 330 km/h, czy obniżamy koszty poprzez stopniowe zmniejszanie prędkości, czy doprowadzenie do tego, że założymy sobie inny poziom? To jest kluczowa odpowiedź dla naszego państwa. Czy charakterystyka naszego państwa uzasadnia, żeby na terenie kraju myśleć o czymś więcej niż 200–250 km/h? W połączeniach międzynarodowych – być może. Być może kolejarze zwyciężą z rynkiem lotniczym i drogowym, na takich przejazdach z całą pewnością. Trzeba się jednak zastanowić. Wiemy, że państwa nadbałtyckie nie myślą o prędkości 330 km/h. Myślą o prędkości 250 km/h, co też jest moim zdaniem dużym wyzwaniem na tamten rynek.

Na koniec o potokach. Koncepcja w ramach studium, dokonywane przez prof. Szaratę oceny, dotyczące potoków wyraźnie wskazywały, że jest potok. Uzasadnia on budowę kolei dużych prędkości. Oznacza to, że jeżeli jest potok na 330 km/h, to myślę, że jest też uzasadnienie na 200–250 km/h. Tylko pytanie jest, czy nie należy koncepcji „Y" rozbudować o większą liczbę połączeń – wracam do początku swojej wypowiedzi – żeby obsłużyć CPK, Warszawę i Łódź dobrymi i sprawnymi połączeniami kolejowymi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, przechodzimy teraz do wypowiedzi strony społecznej. Chcę tylko zafascynować państwa jeszcze tylko jedną informacją. Mianowicie zgłosił się do nas, do Komisji Infrastruktury, człowiek z Polski, który chce na posiedzeniu Komisji Infrastruktury opowiedzieć o Hyperloop Elona Muska.

Pan Krzysztof Celiński.

Dyrektor Działu Mobility w Siemens Krzysztof Celiński:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, chciałbym zaapelować, żeby od deklaracji przejść do czynów, czyli bez mała od jutra rozpocząć w PKP lub PLK prace nad specyfikacją istotnych warunków zamówienia na sporządzenie studium wykonalności, które mogłoby być ogłoszone np. wiosną przyszłego roku, dla nowego połączenia kolejowego z Warszawy do rejonu Baranowa i dalej do linii Łowicz, Skierniewice w rejonie Bełchowa, z odgałęzieniem do Centralnej Magistrali Kolejowej. Studium powinno oczywiście przewidywać analizy, uwzględniające dotychczasowe prace nad KDP. Powinno w rezultacie uzyskać decyzje środowiskowe, projekt wstępny z liniami rozgraniczającymi oraz powinno przygotować wnioski o wydanie decyzji dotyczącej lokalizacji linii kolejowej.

Powiem, jakie jest uzasadnienie, że trzeba to robić natychmiast. Po pierwsze, realizowany jest obecnie bardzo duży projekt w KPK czy POIiŚ, związany z modernizacją warszawskiego węzła kolejowego. Przebudowywana będzie Warszawa Zachodnia, War-

szawa Główna, Warszawa Gdańska, linie obwodowe. Założenie, że do CPK dojedziemy co 15–20 minut, zależy, skąd będziemy jechali… Żeby spełnić ten postulat, już dziś trzeba zacząć prace.

Poza tym, drugim ważnym argumentem jest to, że uwalniamy przepustowość na linii 1, a w szczególności na linii 3, sochaczewskiej, bo pociągi do Poznania mogą jechać odcinkiem obok CPK i dalej przez Łowicz do Poznania. Dojadą nawet szybciej niż obecną linią przez Błonie i Sochaczew. Trzecim ważnym argumentem, o którym nawet mówiono, jest to, że do przełomu 2020–2021, kiedy studium się skończy i wystąpimy o decyzje lokalizacyjne, postępująca, chaotyczna i żywiołowa zabudowa może bardzo utrudnić nam pracowanie i budowanie tej linii. Znowuż wrócimy do tego, że będziemy jechali nie 15–20 minut, tylko godzinę. Tak jak odcięliśmy sobie możliwość dojazdu z Katowic do Pyrzowic, dzisiaj proponowana jest taka turystyczna trasa przez Zawiercie. Nikt nie będzie korzystał kolei, jeśli coś takiego zrobimy w przyszłości.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pozwala dzisiaj na to, że powszechnie stosowana jest decyzja o warunkach zabudowy. Plany miejscowe nie są robione. Na obszarach posiadających dużą wartość lub atrakcyjność wydawane są decyzje o warunkach zabudowy. One nie są powszechnie dostępne. Są tylko dla stron postępowania, a stronami postępowania są oczywiście tylko bezpośredni sąsiedzi. Oznacza to, że nie będziemy nawet wiedzieć, co się dzieje na tej trasie. Nawet o tym, jakie plany robione są przez inwestorów. Poza tym ta ustawa zresztą nie była nowelizowana, jest kuriozalna, korupcyjna. Od 2003 r., jak się czyta rozporządzenie o analizie urbanistycznej i obszarze oddziaływania tej analizy, nie ma ograniczenia od góry. W zasadzie można szukać dowolnych obiektów, podobnych, które inwestor chce zrealizować. Po drodze możemy tam mieć postawione wieżowce, całe osiedle, czyli działania, które musimy zacząć, musimy zacząć natychmiast. Inaczej nie dojedziemy CPK w założonych czasach, a kolej nie będzie atrakcyjnym środkiem transportu. Czekanie na inne rzeczy odwleka i praktycznie przekreśla szanse kolei. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, proszę w tej chwili już o prowadzenie, bo mam informację, że muszę wyjść.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Szanowni państwo, jest 13:20. Do głosu mam zapisane następujące osoby: pana prof. Marka Sitarza, pana Adriana Furgalskiego, pana Andrzeja Żurkowskiego i pana Tomasza Prejsa, pana Marcela Klinowskiego, pana posła Króla ad vocem i pana Majewskiego.

Mogę zamknąć listę? Czy jeszcze ktoś się zgłosi? Zamykam listę. Panie pośle, minutę jeszcze ad vocem. Poseł Piotr Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, wydaje mi się, że przy tego typu tematach i przy tego typu bałaganie informacyjnym, warto niektóre informacje przecinać. Nie chciałbym straszyć, ale spotkamy się na podkomisji, więc żeby się ten temat nie przeciągnął. W „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny" padają pewne miejsowości. Pan minister mówi teraz, że jakiś zespół pracuje. Jak pracuje ten sam zespół, który projektował przebieg pendolino, to życzę powodzenia, szczególnie tym, których nadzorują.

A mówiąc ad vocem, to cenię sobie makiaweliczność wypowiedzi pana ministra Grabarczyka, bo one intelektualnie zmuszają mnie z całą pewnością do tego, żeby odpowiedzieć. Panie ministrze, pociąg, który państwo kupili, pokazuje państwa stosunek do całego polskiego rynku i polskich fabryk. Nie chodzi o to, żeby najpierw powiedzieć polskim fabrykom, że termin realizacji projektu jest taki, żeby musiały startować w konsorcjach, bo do tego doprowadziliście; a potem, jak wygrał zagraniczny koncern, do daliście mu 2 lata więcej na dostawę pociągu. Właściwie tym to zamykam. Mam nadzieję, że KDP zbuduje albo jedna polska firma, albo konsorcjum polskich firm i warunki SIWZ będą takie, że one same będą mogły wystartować.

Jeszcze jedna informacja. Nie jestem rzecznikiem Pesy, ale jest to z całą pewnością fabryka, która jest bliska mnie i Bydgoszczy. Pesa nie produkuje silników. Jeśli ma pan, panie pośle, uwagi do producenta silników, to nie do Pesy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan profesor Marek Sitarz. Proszę, pan minister prosi głos. Pan minister, Andrzej Bittel.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Krótko muszę odpowiedzieć. Rzeczywiście widziałem tę mapkę, ale nie odnajduję jej w dokumentach rządowych. Jeżeli ktoś zaprezentował jakąś mapkę, to zrobił to na swoją własną odpowiedzialność. Nie znajduję tej mapki, chyba że mam jakąś niekompletną koncepcję Cetralnego Portu Komunikacyjnego.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie ministrze, właśnie o to chodzi, że są upowszechniane różnego rodzaju wizje. Wydawało mi się, że dzisiaj zostanie to po prostu przecięte.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Pytanie: Kto upowszechnia wizje? Wydaje mi się, że w ramach 120 minut Bydgoszcz się mieści, a nawet jestem o tym przekonany. Jeżeli ktoś pokazuje jakąś mapkę, pojawia się pytanie, kto jest jej autorem. Wtedy go trzeba zapytać, w jaki sposób ten materiał powstał i po co jest upowszechniany w takim kształcie.

Zespół PLK będzie pracował i nie jest to ten sam zespół. Proszę o tym pamiętać. Wydaje mi się, że to nie PLK kupowało pociągi Pendolino, tylko PKP Intercity. To całkiem inna historia.

Poseł Piotr Król (PiS):

To były uwagi do pana ministra, on je przyjął.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za tę polemikę. Pan profesor Marek Sitarz. Proszę o syntetyczne, kilkuminutowe, wypowiedzi. Proszę bardzo.

Kierownik Katedry Transportu Szynowego w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej prof. dr hab. inż. Marek Sitarz:

Proszę państwa, skoro krótko, to będę miał jedną, ważną dla mnie i może ciekawą, rzecz. W Polsce obecnie mamy rekord Europy Środkowo-Wschodniej i rekord świata, jeżeli mówimy o pociągach na prąd stały. To była jedyna pozytywna wiadomość, o której chciałbym powiedzieć w swojej wypowiedzi.

Jeżeli mówimy o kolejach dużych prędkości, to musimy podchodzić do tego w sposób systemowy. Szczerze mówiąc, we wszystkich prezentacjach i wypowiedziach nie zauważyłem całego systemu. Zaraz powiem, o co chodzi. Pierwszy to jest system kolejowy. Jeżeli – o czym mówiłem ostatnio – system kolejowy składa się z kolei szybkich, kolei międzyregionalnych i regionalnych, a jeżeli jednego z tych elementów nie ma, to nie będzie rozwoju kolei w Polsce. Szkoda w ogóle dyskutować. Nie ma obecnie kraju w Europie, w którym nie ma szybkich kolei. To jest konkurencja dla transportu lotniczego, u nas to będzie konkurencja szczególnie dla transportu drogowego. Jeśli ich nie będzie, to będzie problem.

Mówimy o projektach dotyczących pojazdów. Oczywiście, całkowicie się zgadzam, tylko że system kolejowy to pojazd, infrastruktura, jak również sterowanie. Można popatrzeć na wdrożenie pendolino. Dopiero jak sprowadzono pendolino, ktoś się zorientował, że nie ma podstacji. W związku z tym będzie idealnie to samo, bo jest to duży problem.

Kolejną sprawą jest finansowanie kolei dużych prędkości. Wszystkie te projekty, które dotychczas były, są – nie powiem, że do kosza – nieaktualne i nie da się ich wykorzystać. We wszystkich oficjalnych dokumentach nie zauważyłem dwóch, według mnie, bardzo ważnych projektów, dotyczących kolei dużych prędkości. Pierwszy to był dokument, który swego czasu zleciło ministerstwo: to był „Model zintegrowanego systemu transportowo-przesyłowego Polski”. Bez takiego modelu będzie nam trudno mówić o rozwoju transportu, transportu szynowego, w tym kolei szybkich. Drugim projektem, w którym

wymieniano KBN, był „Techniczne, ekonomiczne i organizacyjne aspekty budowy kolei dużych prędkości w Polsce w ramach połączeń europejskich". To jest kolejna z rzeczy, których tu nie zauważyłem. A oprócz artykułów i prezentacji konferencyjnych to jest właśnie podstawa.

Jeżeli chodzi o finanse, trudno mówić o finansowaniu, jak nie wiemy, o czym mówimy. Ja szczerze mówiąc, nie wiem, czy mówimy o kolei dużych prędkości, czy mówimy o kolei do 250 km/h. Moi studenci myślą, że koleje dużych prędkości to koleje powyżej 250 km/h. Wszystkie te obliczenia, które są, powiedzmy na 250 km/h, to jest to prędkość teoretyczna. My liczymy, że będzie połączenie z Rzeszowem, ale trzeba to podzielić prawie na pół, jeśli chodzi o prędkość eksploatacyjną. Te obliczenia to jest wszystko teoria. Mówmy o kolei dużych prędkości.

Było tu powiedziane, że koleje dużych prędkości są konkurencją dla lotnictwa, ale również dla kolei konwencjonalnych. Nie są konkurencją, a uzupełnieniem, tak jak powiedziałem. Bez nich nie będzie ono funkcjonowało.

Kolejną rzeczą, o której chciałbym króciutko powiedzieć, są możliwości wprowadzenia tych wszystkich projektów. Proszę państwa, nasi inżynierowie czy kadra może cokolwiek zrobić do 250 km/h. Choć jak widać, nie potrafimy nawet dobrze zaprojektować dobrego tramwaju. Mamy problem. Nie mamy już pana prof. Suwalskiego, który robił 90% pojazdów w Polsce. Jego już nie ma. Innych specjalistów nie ma, co zresztą powiedziałem pierwszy raz panu ministrowi 15 lat temu, jak był na spotkaniu w PKL. Nie mamy kadry. Zresztą w oficjalnych dokumentach jest napisane, że takiej kadry nie ma w Polsce. Jak mówimy o kolei dużych prędkości – nie ma takich możliwości.

Jak mówimy o finansowaniu, to ci, co będą finansować kolej, jeżeli nie będzie to z projektów, które są do 2023 r., to dadzą pieniądze nie po to, żeby je dać, tylko przywieźć pojazdy i infrastrukturę. To jest normalne. O tym też nie będziemy mówili.

Teraz kwestia popytu i badań. Proszę państwa, to jest wszystko teoria. Ja akurat prace prof. Szaraty znam, to jest bardzo dobry fachowiec, byłem zresztą recenzentem jego habilitacji. Problem polega na tym, że badania trzeba robić na obiektach rzeczywistych, a nie teoretycznych. Jak państwo widzą, te prędkości, o których mówimy, to jest tylko wejście do programu. One dają nam w zasadzie tylko ogólny pogląd, co będzie. Trudno nam powiedzieć, bo koleje francuskie rozwijały przemysł, naukę itd., ale miały jeszcze jedną ważną rzecz. Jak wprowadzili kolej dużych prędkości, to wtedy dopiero nastąpiła prawie 40-procentowa zmiana popytu. A my już mówimy, że wszystko to będzie.

Trzecia, ostatnia już rzecz, proszę państwa, sądzę, że Niemcy mają trochę pieniędzy i są zorganizowani. Jak mieli decyzję ministerstwa, dotyczącą budowy lotnistka w Berlinie, to po 20 latach dopiero skończyli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, panie profesorze, za te uwagi. O pół minuty prosił jeszcze pan przewodniczący Zasada.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie profesorze, moja opinia wynikała trochę z niedoczasu. Miałem bardzo mału czasu na wypowiedź. Chodzi o konkurencję między tradycyjną koleją i koleją dużych prędkości. Ona jest na dwóch płaszczyznach. Najważniejsza płaszczyzna to płaszczyzna finansowa. Wtedy, kiedy była podejmowana decyzja o tym, żeby zamrażać kolej dużych prędkości, jednym z argumentów było to, że te pieniądze będzie można przeznaczyć na odbudowanie tradycyjnej infrastruktury kolejowej. Spierały się te dwie koncepcje na poziomie finansowym.

Druga jest oczywista. Jeśli powstanie KDP, łączące Poznań z Berlinem, Poznań z Warszawą, to pociąg pasażerów, który jeździ po E20, będzie pociągiem berlińskim. Będzie mniejszy. To był jeden z niemieckich argumentów, że po co mają się łączyć z polską KDP, skoro jest dzisiaj takie świetne połączenie konwencjonalne. Mówiłem tylko o tych dwóch. Oczywiście bardzo bym chciał, żeby to ze sobą współgrało. Optymalny model transportowy jest wtedy, kiedy KDP świetnie współpracuje z koleją konwencjonalną. Dziękuję.

Kierownik katedry w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej prof. dr hab. inż. Marek Sitarz:

Ja tylko jedną rzecz chciałbym dopowiedzieć.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jedno zdanie.

Kierownik katedry w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej prof. dr hab. inż. Marek Sitarz:

Jedno zdanie. Proszę państwa, moi studenci mówią, że powyżej 250 km/h kolej magnetyczna, jeśli chodzi o pojazdy, infrastrukturę i zasilanie, jest tańsza od KDP. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Mamy cztery głosy i chcielibyśmy jeszcze, żeby przedstawiciele ministerstwa i Polskich Linii Kolejowych mogli ustosunkować się do drugiej części pytań i uwag. Teraz pan Adrian Furgalski, Zespół Doradców Gospodarczych TOR. Proszę, panie Adrianie.

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem zadać pierwsze pytanie, dotyczące kolei dużych prędkości, ale w bliższej przyszłości. Jeżeli nic się nie zmieniło, to na Centralnej Magistrali Kolejowej, chyba tylko przez trzydzieści parę kilometrów jedziemy z prędkością 200 km/h. Kilka lat temu na ok. 45% trasy mieliśmy na E 65 Północ, czyli Warszawa–Trójmiasto, pojechać 200 km/h. Jest tam problem z wdrażaniem ERTMS. Pytanie: Kiedy tutaj osiągniemy 200 km/h? Pan minister słusznie zauważył, że ktoś może mówić, że 200 km/h to za mało, ale to już rzeczywiście podpada pod kolej dużych prędkości.

Pan minister Polaczek zadał pytanie, ale chyba nie usłyszałem odpowiedzi. Chodziło o spółkę do budowy kolei dużych prędkości. Czy jest rozróżnienie, jaka to będzie prędkość? Jak rozumiem, decyzja nie zapadła. Czy ono występuje? Jeżeli to będzie wyższa prędkość – 300–350 km/h – to jest spółka? A czy przy 200–250 km/h taka spółka nie będzie konieczna? Kiedy taka decyzja by zapadła?

Pan minister powiedział, żeby go nie pytać i nie cisnąć, ale zgadzam się z tym, co powiedział pan Krzysztof Celiński, że jak najszybciej trzeba przejść do działań. Rzeczywiscie przedstawiciele PLK na różnych konferencjach mówią o tym, że potrzebna jest nowa linia do Wrocławia czy do Poznania, ale niekoniecznie w śladzie „Y". Czy z Modlina będziemy budować połączenie przez Płock do Bydgoszczy i Torunia? Kiedy ta analiza ma szansę być skończoną? Dobrze byłoby potem szybko zacząć tzw. papierologię po to, żeby wejście w nową perspektywę, żebyśmy byli gotowi do ogłaszania przetargów na prace budowlane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję, zwłaszcza za zwięzłą wypowiedź. W kolejności teraz pan Tomasz Prejs z firmy Stadler, dyrektor zarządzający.

Członek zarządu Stadler Polska Arkadiusz Świerkot:

Arkadiusz Świerkot, zamiast Tomasza Prejsa. Jesteśmy z jednej firmy, ze Stadlera.

Proszę państwa, chciałem tylko krótko powiedzieć, odnosząc się do tego, co powiedział pan Aleksander Wołowiec wcześniej, że polski przemysł potrzebuje na skonstruowanie pojazdów na KDP do 8 lat, a może nawet więcej. My, Stadler Polska, zakład w Siedlcach, podjęlibyśmy się takiego zadania, aby wspólnie z polskimi instytutami kolejowymi – mówię w liczbie mnogiej, bo są dwa – skonstruować, zbudować, homologować taki pojazd dla dużych prędkości w okresie może 5 lat. Pod jednym wszakże warunkiem: że mówimy o pojeździe do 250 km/h. Jeżeli zapadłaby decyzja, aby te pociągi miały jeździć z prędkością 300 km/h lub więcej, to nie jestem pewien, czy moja firma byłaby gotowa, by polskimi siłami takie pociągi tworzyć i budować. To jest zupełnie inna liga, zupełnie inne koszty i wymagania. Powtórzę krótko: 250 km/h i Stadler Polska oraz

polskie instytuty są w stanie postawić na szynach pociągi w okresie 5 lat, ale 300 km/h i wyżej to nie jestem pewien, czy takiego wyzwania byśmy się w ogóle podejmowali.

Chciałbym skomentować żart, który padł tutaj na sali. My w Siedlcach też nie produkujemy silników. Robią to poddostawcy. Ale jeżeli na naszym pojeździe silnik pada, to my, jako Stadler Polska, jesteśmy za to odpowiedzialni. Nie kierujemy Intercity do producenta silników. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo za to oświadczenie i deklarację. Mamy tutaj pewną politykę konkretu z punktu widzenia podmiotu, który pan reprezentuje, ale myślę, że się przyda. Teraz pan dyrektor Andrzej Żurkowski z Instytutu Kolejnictwa. Proszę bardzo.

Dyrektor Instytutu Kolejnictwa Andrzej Żurkowski:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o systemowe podejście do projektu, to musimy zdawać sobie sprawę, że nie są to tylko krajowe prognozy. W układzie międzynarodowym, w międzynarodowej literaturze jest mowa, że o 40% wzrośnie mobilność społeczeństwa w ciągu kilkunastu lat. Jeśli nie będzie szybkiego, sprawnego transportu publicznego, a przede wszystkim szynowego, kolejowego, to po prostu zaczniemy się jako kraj dusić.

Możemy króciutko przejść do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jeżeli prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego się sprawdzą i będzie on obsługiwał 40–45 milionów podróżnych na rok, to znaczy, że w ciągu doby trzeba dowieźć 100 tys. ludzi. I to dobę krótką, ponieważ nikt nie będzie jeździł do portu lotniczego o drugiej w nocy, tylko w ciągu dnia. W związku z tym tutaj również jedynie transport szynowy jest w stanie takie wyzwanie podjąć.

Przechodzę do zagadnień, które poniekąd są w obszarze mojej odpowiedzialności, czyli innowacyjność. My oczywiście jako Instytut Kolejnictwa bardzo ściśle współpracujemy z przemysłem taborowym. Muszę powiedzieć, że bardzo się cieszę. We współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, przy bardzo dużym zaangażowaniu pana ministra Bittela, za które bardzo dziękuję, oraz z resortem rozwoju i CUW podjęliśmy wyzwanie doposażenia okręgu badawczego w Żmigrodzie w takie podsystemy, które pozwolą na testowanie na etapie produkcyjnym, czyli tworzenia i testowania nowych konstrukcji z takim elementarnym wymogiem jak obecne napięcie, o którym mówimy, czyli 3kV na całej sieci PKP. Ono jest wystarczające do dużych prędkości, bo na upartego to i 300 km/h można jechać na 3kV. Tylko pytanie, kiedy pojedzie następny pociąg. Musiałby być taki odstęp pomiędzy pociągami, bo po prostu sieć byłaby niewydajna. Musimy przejść na wysokie napięcie. Jeżeli mają się tym zająć krajowi producenci, to musimy mieć gdzie testować i rozwijać, w związku z czym projekt ten jest realizowany. Myślę, że taka jest rola instytutów w ogóle: wspierać rozwój technologiczny, ale przede wszystkim udostępniać przestrzenie badawcze. Jako instytut mamy dużo bardzo specjalistycznych laboratoriów, w których można, nie tylko nowy tabor, ale wszelkie elementy związane z infrastrukturą, badać, dopuszczać i rozwijać.

Jeśli chodzi o środowisko naukowe w Polsce, to pan profesor miał rację, mówiąc, że trudno sobie wyobrazić w tej chwili projektowanie taboru na duże prędkości naszymi krajowymi siłami. Ta intencja padła zresztą w kilku wypowiedziach. Natomiast, jeżeli będziemy mieli możliwości badawcze… Zmierzam do tego, że jeśli chodzi o wiedzę naszych konstruktorów, to ona jest wystarczająca, ale jeśli chodzi o praktykę, to jest ona bardzo słaba.

Wiele konstrukcji taborowych, jakie powstają u nas w kraju, powstaje w bardzo krótkim czasie z uwagi na to, że czas od ogłoszenia przetargu do dostawy taboru jest tak krótki, że robi się to na skróty i są tego rozmaite efekty. Natomiast, jeśli chodzi o wiedzę obecnej kadry inżynierskiej, to jest ona dobra. Pytanie: Co będzie w przyszłości? Takie wątki też tutaj padały. Jeżeli chodzi o szkolnictwo zasadnicze, średnie i wyższe, to nie jest najlepiej. Póki co mamy dobrą kadrę, która może wykształcić młodych ludzi. Kadra ta prezentuje się w wymiarze krajowym i międzynarodowym. Od szeregu lat jestem członkiem rady naukowej Światowych Kongresów Kolei Dużych Prędkości. Wiele polskich wystąpień było na tych kongresach, co może zdziwić, bo nie mamy kolei dużych

prędkości. Nasi fachowcy są, występują, są proszeni jako wykładowcy na kursach organizowanych przez UIC w zakresie dużych prędkości. Zatem kadrę mamy. Jest kwestia tego, żeby przekazać tę wiedzę kolejnym pokoleniom. Na temat edukacji mogę się kompetentnie wypowiadać tylko o edukacji na studiach wyższych. Nie dalej jak wczoraj na Politechnice Warszawskiej, na Wydziale Transportu, było posiedzenie rady konsultacyjnej, która wspiera dziekana przy układaniu programów i wątek KDP też wyszedł. Ten wątek jest podejmowany. To przykład z Politechniki Warszawskiej, ale podobnie jest też na wielu uczelniach na terenie kraju. Jeżeli będzie taki rynek i zapotrzebowanie, bo tym kieruje się młodzież, wybierając specjalność, i pójdzie sygnał, że będzie kolej dużych prędkości, na pewno młodzież z przyjemnością pójdzie na takie studia.

Proszę państwa, wymiar praktyczny tego, o czym mówię, czyli, jakie są kompetencje naszej kadry. Otóż już 2 lata temu z inicjatywy Instytutu Kolejnictwa opracowaliśmy monografię, dotyczącą kolei dużych prędkości w Polsce. Ta monografia w nakładzie kilkuset egzemplarzy rozeszła się natychmiast, w związku z czym musieliśmy robić dodruk. Autorami są zarówno fachowcy z Instytutu Kolejnictwa, jak i z zaproszonych wyższych uczelni. Miło mi poinformować, że podpisuję dzisiaj kolejną umowę, ostateczną, dotyczącą praw autorskich. Monografia ukaże się również w języku angielskim, w zachodnim wydawnictwie. Nie będzie to tłumaczenie tej monografii, ponieważ pokazuje ona nasze możliwości badawcze i wiedzę inżynierską, jeśli chodzi o budowę w Polsce. Na Zachód, w języku angielskim, wychodzimy natomiast z wiedzą o tym, jak w Polsce prawdopodobnie będzie wyglądać kolej dużych prędkości. Zaangażujemy również środowisko międzynarodowe, o którym mówili moi przedmówcy. To jest bardzo cenna rzecz, żeby korzystać z tamtych doświadczeń.

Na koniec powiem króciutko o konferencji. Tak jak było mówione, 14 czerwca była konferencja o kolei dużych prędkości. Jako instytut, panie pośle, bardzo chętnie podejmiemy się organizacji kolejnych konferencji w Instytucie Kolejnictwa we współpracy z polskim i międzynarodowym środowiskiem badawczym. Myślę, że konferencje te powinny być skupione nie na takim ogólnym spojrzeniu na KDP, tylko dyskusjach merytorycznych, dotyczących systemów zasilania, systemów sterowania ruchem czy wręcz wyboru prędkości. Mam swój ekspercki pogląd na prędkość. Prędkość to jest bardzo skomplikowane zagadnienie techniczne, organizacyjne, ekonomiczne i handlowe pod każdym względem. Natomiast, żeby dobrać odpowiednią prędkość…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie dyrektorze, jeśli mogę prosić, bo nie zmieścimy się w czasie.

Dyrektor Instytutu Kolejnictwa Andrzej Żurkowski:

Ostatnie zdanie. Myślę, że warto się nad tym szerzej pochylić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ostatnie dwa głosy. Prośba o zwięzłe wypowiedzi, bo się nie wyrobimy w czasie, a jeszcze pan minister prosi o głos. W kolejności: pan Marcel Klinowski i jako ostatni pan Jakub Majewski.

Sekretarz zarządu Stowarzyszenia „Republikanie” Marcel Klinowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Na pewno po dzisiejszym posiedzeniu Komisji będziemy mieli pewne uczucie niedosytu, szczególnie w kontekście czerwcowej konferencji organizowanej przez ministerstwo, na której, jak to zgrabnie było ujęte, rozpoczęliśmy dyskusję na temat kolei dużych prędkości. To, co jest bardzo ważne, nie tylko dla ministerstwa i pasażerów, lecz także dla całej branży kolejowej, to to, żeby ta decyzja została podjęta jak najszybciej. Chodzi o to, żeby branża zwyczajnie mogła się do tego przygotować, np. producenci taboru, wokół których zawsze jest najwięcej kontrowersji, chociaż moim zdaniem niesłusznie, bo to jest kwestia drugorzędna. Najważniejsze w tej kwestii jest zbudowanie potencjału branży budowlanej i branży kolejowej, jeżeli chodzi o dostawę poszczególnych elementów infrastruktury. Najważniejsza w projekcie KDP jest budowa infrastruktury, która w wariancie podstawowym pochłonie 23 000 000 tys. zł; wiadomo o tym z dotychczasowych prac studialnych. Wraz robotami dodatkowymi, z wyjściami na zagranicę – nawet do 40 000 000 tys. zł, jak mówił pan minister Bittel.

Jeżeli chodzi o tabor, to jest to w granicach 6 000 000 tys. zł na zakup czterdziestu paru zespołów trakcyjnych na potrzeby kolei dużych prędkości i drugie tyle na potrzeby regionalne. Tak jak już było mówione, na najwyższe prędkości taboru są w stanie zbudować zaledwie cztery, a już niedługo trzy, firmy na świecie; dwie z nich się bowiem łączą. To, co jest moim zdaniem najważniejsze z perspektywy polskiej branży budowlanej, polskiej gospodarki to to, żeby krajowy przemysł w jak największym stopniu był w stanie partycypować w budowie infrastruktury, która stanowi 75% kosztów całego programu KDP, a może nawet i trochę więcej. Na tym powinniśmy się skupić, bo jest tu potrzeba o wiele większej liczby specjalistów, również, jeżeli chodzi o pracowników fizycznych, inżynierów itd.

Wszyscy czekają na decyzję kierunkową: tak, realizujemy, tak, w takiej perspektywie czasowej. W taki sposób, żebyśmy się wyrobili; żeby nie było takiej sytuacji, że będziemy mieli później 5, 6 czy 8 lat na zbudowanie całej infrastruktury i zrobią to i tak firmy zagraniczne. Bardzo się cieszę, że dużo się mówiło o wspieraniu krajowego przemysłu, tylko trzeba na niego patrzeć systemowo, tak jak pan prof. Sitarz powiedział. Patrzeć na wszystkie elementy, nie tylko na producentów taboru, ale także na element infrastruktury. To jest decyzja rządu, jeżeli chodzi o budowę infrastruktury. Jeżeli chodzi o dostawy taboru, to jest to kwestia przewoźników – zarówno państwowych, krajowych, jak i zagranicznych. Pamiętajmy, że za 10 czy paręnaście lat, kiedy koleje dużych prędkości, mam nadzieję, powstaną, będziemy mieli czwarty pakiet kolejowy, będą mogły wjeżdżać koleje zagraniczne, czy to niemieckie, czy to czeskie, czy to francuskie. Rynek będzie wtedy już jeden, a linia będzie komercyjna.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za wypowiedź. Teraz ostatnia, pana Jakuba Majewskiego, proszę.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jedna rzecz odnośnie do rozmowy na temat konkurencji wewnątrz systemu kolejowego i tego, czy kolej dużych prędkości będzie nam zabierała zajęcia z sieci konwencjonalnej. Otóż wydaje się, że jest dokładnie odwrotnie. Mamy dzisiaj duży problem z przepustowością sieci kolejowej. Pomysł, żeby opierając sie na tej sieci, budować czy rozwijać połączenie rzędu prędkości 200–250km /h, oznacza, że nic więcej na tych liniach nie pojedzie. Mamy bardzo duży ruch towarowy, mamy ruch regionalny. Kolej dużych prędkości jest de facto jedynym pomysłem na to, jak uwolnić przepustowość pod inne rodzaje ruchu. W związku z tym wydaje się, że to nie jest konkurencja, ale że będzie to pewna synergia. Jeżeli najszybszymi pociągami zjedziemy z wylotu na zachód od Warszawy, to nagle się okaże, że pociągi kontenerowe będą mogły pojechać „trójką". Dzisiaj nie jesteśmy w stanie w ogóle pojechać, pomiędzy kilkoma godzinami w nocy, bo tak gęsto są ułożone połączenia pasażerskie.

Trochę konkludując to, co powiedziała w ostatniej części branża kolejowa, to wydaje nam się, panie ministrze, że dość dużo studiów już zrobiono, dość dużo już wiemy. Są w tym kraju projekty, o których wiemy zdecydowanie mniej, które nie mają dokumentacji ani finansowania, i mamy decyzję, że będziemy je realizować. Przełamałbym tę nieśmiałość i starał się jednak podjąć tę decyzję, powiedzieć odważnie, że w taki projekt idziemy. Chyba już niepotrzebne są nam kolejne studia. Wydaliśmy już tych 75 000 tys. zł, żeby to wiedzieć. Możemy to zsynchronizować z innymi dużymi projektami infrastrukturalnymi. Natomiast tak naprawdę tego, czego brakuje, to decyzji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, to ostatni głos. Teraz, zgodnie z zapowiedzią, oddałbym jeszcze na chwilę mikrofon panu ministrowi, żeby podsumował drugą część uwag i pytań. Proszę bardzo. Można ewentualnie poprosić osoby towarzyszące o dopowiedzenie.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Dziękuję państwu bardzo za te słowa, zachęty, otuchy i przełamywanie mojej wrodzonej nieśmiałości. Dziękuję.

Mamy pełną świadomość, że decyzja w tym zakresie musi być wypracowana w jak najszybszym tempie, ale to nie oznacza, że ona będzie wypracowana pochopnie. Łatwo

tak powiedzieć: „Podejmijmy decyzję”. Decyzja musi się opierać na konkretach. Myślę, że z każdym dniem jesteśmy coraz bliżej tej decyzji. Ona będzie i będziemy ją wtedy komunikowali w imię różnych elementów, o których państwo wspominali, poczynając od planowania przestrzennego, które jednak zmieniało się na przestrzeni lat, czy też z pełną świadomością, że jest duże prawdopodobieństwo, że korytarze „Y” nie są do końca możliwe do wykorzystania. Nie zostały bowiem wpisane w stosowne akty prawa miejscowego, czy wojewódzkiego, czy krajowego. Tego jest pełna świadomość. To pokazuje, że te sprawy trzeba na nowo podjąć i na nowo przeanalizować. Co do tego jesteśmy, wydaje mi się, wszyscy zgodni.

Oczywiście rynek też czeka. Rynek wykonawców infrastruktury, rynek wykonawców taboru. Jakby się wsłuchiwać w to, co było mówione wcześniej, czyli w podejmowane inicjatywy, związane z podnoszeniem prędkości, w ramach projektów innowacyjnych, czy jakby się wsłuchiwać w rynek wykonawców, który określa swój zasób możliwości wykonywania inwestycji, to my to wszystko wiemy i o tym wszystkim myślimy. Chciałbym więc uspokoić w tym zakresie. Namawiamy rynek wykonawców do zwiększenia potencjału, ale też myślimy, żeby ten potencjał był wykorzystywany długookresowo, bo perspektywa unijna to nie koniec świata, a można powiedzieć – początek kolejnej perspektywy. Czy ona będzie w takiej wysokości, czy innej, ale na pewno będzie, a jak nie, to będziemy musieli podejmować decyzje, czy realizujemy programy kolejowe, czy kolej jest ważna, czy ma być krwioobiegiem, czy nie. Wydaje mi się, że akurat w tym gronie ta odpowiedź jest oczywista: ma być. Zatem pieniądze muszą się znaleźć. Oczywistym jest, że synchronizacja procesów inwestycyjnych następuje i musi nastąpić.

Oczywistym jest to, że przesądzenie o lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego też wpływa na system kolejowy w sposób istotny. Być może ktoś może mieć niedosyt z tego powodu, że od czerwca do grudnia minęło pół roku, ale jednak jakieś decyzje w międzyczasie zapadły, jakieś analizy trwają. Oczywiście praca przy biurku jest najmniej efektownym elementem całego procesu inwestycyjnego, ale jest nieodzownym. Na tym bym zakończył. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z osób towarzyszących chciałby coś dopowiedzieć? Jeśli nie, to powoli będę zamykał to posiedzenie. Myślę, że rzeczowa dyskusja ze strony parlamentarnej i eksperckiej oraz państwa liczny udział są najbardziej konkretnym świadectwem, że temat przygotowań do kolei dużych prędkości jest projektem żywym, aktualnym, nabierającym wagi i ciężaru gatunkowego, choćby w świetle decyzji Rady Ministrów, związanej z lokalizacją i przyszłą budową Centralnego Portu Komunikacyjnego. Pragnę w imieniu prezydium Komisji Infrastruktury zadeklarować i zapewnić, że na pewno ten temat pojawi się również jako temat merytoryczny w toku prac Komisji w 2018 r. To, że został podjęty po raz pierwszy na Komisji Infrastruktury, jest takim symbolicznym tego dowodem. Jeszcze pan minister Bittel, jedno zdanie, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Nasunęła mi się jeszcze jedna rzecz, którą muszę powiedzieć. Mój osobisty pogląd jest taki, że zarządca infrastruktury kolejowej powinien być jeden. I już jest.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Zamykam posiedzenie.